

Nationell åtgärdsplan för gång och cykling 2020



Res  klokt

 SOCIAL- OCH
HÄLSOVÅRDSMINISTERIET

 Kommunikations-
ministeriet

 Närings-, trafik- och
miljöcentralen

 www.Polijn.fi
Pysäykset ja liikenneväylät ry.

 Kuntaliitto
Kommunförbundet

 YMPÄRISTÖMINISTERIÖ
MILJÖMINISTERIET
MINISTRY OF THE ENVIRONMENT

 HSL
HRT



 KUOPIO

OULU

LAHTI

Motiva

Nationell åtgärdsplan för gång och cykling 2020

Trafikverkets planer 3/2012

Omslagsbild: Trafikverkets bildarkiv och Reijo Helaakoski
Fotografierna i rapporten: Reijo Helaakoski sid. 15, 33, 41, 47, 54; Trafikverkets bildarkiv sid. 11, 66; övriga bilder Pyöräilykuntien verkosto ry

ISSN-L 1798-8217
ISSN 1798-8217
ISBN 978-952-255-090-3

Nätpublikation pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-8217
ISSN 1798-8225
ISBN 978-952-255-091-0

Kopijyvä Oy
Kuopio 2012

Publikationen (säljs av)/tillgänglig
paino.kuopio@kopijyva.fi

Trafikverket
PB 33
00521 HELSINGFORS
Telefon 020 637 373

Nationell åtgärdsplan för gång och cykling 2020. Trafikverket, trafikplanering, Helsingfors 2012. Trafikverkets planer 3/2012. 73 sidor. ISSN-L 1798-8217, ISSN 1798-8217, ISBN 978-952-255-090-3, ISSN 1798-8225 (pdf), ISBN 978-952-255-091-0 (pdf).

Sammanfattning

Syftet med den nationella strategin för gång och cykling som Kommunikationsministeriet gav ut våren 2011 är att både gång och cykling får en egen, politiskt erkänd ställning bland de övriga fortskaffningssätten i trafiksystemet. Strategin och denna åtgärdsplan bildar en helhet, som har som mål att öka antalet färder till fots och på cykel med 20 procent fram till 2020 och att minska personbilfärderna i motsvarande mån. För att detta mål ska kunna uppnås behövs ett omfattande urval åtgärder samt samarbete mellan staten, kommunerna och den privata sektorn. Gång och cykling ska erkännas som grundläggande fortskaffningssätt inom trafikpolitiken och stadsplaneringen, och främjandet av dem ska införas som en konkret del av utvecklandet av samhällena och trafiksystemet.

Målet med åtgärdsplanen är att uppmuntra och göra det möjligt för människor att välja att göra åtminstone en del av sina färder till fots eller på cykel. Det finns potential för förändringar i fördelningen av de olika fortskaffningssätten i kommuner av alla storlekar, i alla befolkningsgrupper och i färder av många olika slag.

Främjandet av gång och cykling har traditionellt varit trafiksäkerhets- och infrastrukturbetonat. Det är dock inte möjligt att uppnå en betydande förändring i färdmedlen endast genom att bygga nya leder för fotgängare och cyklister. Vi behöver också påverka attityderna, höja kvaliteten på de befintliga lednätverken och bygga en samhällsstruktur och ett servicenätverk som främjar gång och cykling.

Åtgärdsplanen är en gemensam riktlinje för flera olika parter om de åtgärder som behövs för att främja gång och cykling. De föreslagna åtgärderna omsätts i praktiken i statens och kommunernas egen planering och verksamhetsstyrning och i deras åtgärder. Genomförandet av planen följs upp regelbundet.

Planen är indelad i fyra helheter, som handlar om 1) påverkandet av attityderna, 2) infrastrukturen, 3) samhällsstrukturen samt 4) förvaltningens strukturer och lagstiftningen. Under dessa rubriker presenteras sammanlagt 33 åtgärder med ansvariga parter. De centrala riktlinjerna i respektive helhet är:

Viktiga val

För att gång och cykling ska öka behöver de medborgare som nu gör en stor del av sina färder med bil ändra sitt val av fortskaffningssätt. Målet är att förändra valet av fortskaffningssätt i denna grupp i situationer i vilka gång eller cykling erbjuder ett användbart, fungerande och attraktivt alternativ. I en stor grupp människor ger även små förändringar stora effekter.

Medborgarna, beslutsfattarna och planerarna behöver motiveras och informeras. Det finns gott om information exempelvis om de konkreta fördelarna med gång och cykling, men denna information förmedlas inte alltid till dem som fattar beslut i frågor som berör dessa fortskaffningssätt.

De viktigaste sätten att påverka valet av fortskaffningssätt är att

- marknadsföra gång och cykling och vidta andra åtgärder för att styra valet av fortskaffningssätt
- utveckla redskapen, utrustningen och tjänsterna för gång och cykling och främja användningen av dem.

Rutten är klar

Internationella och inhemska erfarenheter visar att cykling är populärt om det är praktiskt och enkelt att göra vardagliga resor med cykel. Hälsofördelar, miljövänlighet och oberoende av rusningen i trafiken är välkomna bieffekter, men sällan de viktigaste motiven till att färdas på cykel. Vi måste skapa sådana förhållanden att befolkningen upplever att cykling är ett smidigt, tryggt och snabbt sätt att färdas.

Gångtrafikens popularitet påverkas i huvudsak av samma faktorer som cykling. När man rör sig till fots, har det dock ännu större betydelse att stadsmiljön är lockande och har en mänsklig skala. En färd till fots är en upplevelse. Det förutsätter en miljö som lockar människor att gå.

De viktigaste sätten att förbättra gång- och cyklingsförhållandena är att

- utfärda lokala riktlinjer om gångens och cyklings ställning och justera planeringsprinciperna för cykling
- bygga en attraktiv miljö för gång och lugna ner biltrafiken
- förbättra cykelledernas kvalitetsnivå och bygga länkar som saknas
- ordna en ordentlig cykelparkering
- ordna en högklassig väghållning för trottoarer och cykelbanor

Allt finns nära

Färdens längd är en viktig faktor som styr valet av fortskaffningssätt. De rådande utvecklingstrenderna, som går ut på att samhällena splittras och betjäningsställena blir färre, gör färderna längre, vilket försämrar förutsättningarna för gång och cykling. Ökningen av bilägandet, och särskilt det ökande antalet andrabilar i familjer i bilstadsområdet, minskar avsevärt användningen av andra fortskaffningssätt.

Säkerställandet av förutsättningarna för gång och cykling bör vara en viktig utgångspunkt vid planeringen av markanvändningen. Byggandet av bostäder och kontorslokaler i stadsregionernas gång- och cyklingszoner och intill centrum av mindre tätorter har nyckelposition. Det är viktigt att styra utvecklingen av det offentliga och privata servicenätverket på ett sådant sätt att tjänsterna också kan nås till fots eller med cykel.

De viktigaste sätten att trygga möjligheterna att färdas till fots eller med cykel till vardags är att

- förbättra och bygga ut gång- och cykelzoner som bygger på korta avstånd och varierande funktioner
- stärka de offentliga och kommersiella närtjänsterna
- planera och anvisa nätverk för cykling och gång med goda kopplingar till markanvändningen och cykelparkeringar för fastigheter i planer på olika nivåer

Systemet fungerar

Främjandet av cykling och gång ska omvandlas från målsättningar till en konkret del av utvecklandet av samhällena och trafiksystemet. Det räcker inte med god vilja, utan det behövs val som främjar gång och cykling i de beslut och resursallokeringar som styr utvecklandet av samhällena och trafiksystemet.

Inom både finansieringen och allokeringen av personalresurser inom trafiksektorn borde man sikta på att fördela resurser till olika fortskaffningssätt efter den målsatta fördelningen av fortskaffningssätt. Tagna för sig är åtgärderna för främjande av gång och cykling små och också förmånliga jämfört med stora trafikprojekt.

Viljan och engagemanget för målen bedöms också när främjandet av gång och cykling kräver ekonomiska sporrar som främjar arbetsresor till fots eller på cykel eller åtgärder som begränsar bilåkningen, t.ex. lägre hastigheter eller omfördelning av trafikrummet.

De viktigaste sätten att förbättra förutsättningarna för gång och cykling är att

- gång och cykling lyfts klarare fram i statens och kommunernas trafikpolitik än i dag
- införa ekonomiska sporrar för arbetsresor till fots eller med cykel
- tilldela planeringen och främjandet av gång och cykling tillräckliga, kompetenta personalresurser samt att följa upp gång- och cyklingsmängderna
- införa trafikregler som stöder ökningen av och säkerheten inom gång och cykling och att bedriva information och övervakning på dessa områden

Förord

Främjandet av gång och cykling har ofta satts upp som mål på politik- och strateginivå, men till dags dato har vi saknat en konkret nationell åtgärdsplan. Den nationella åtgärdsplanen för gång och cykling innehåller de viktigaste åtgärderna för främjande av gång och cykling fram till 2020.

För att andelen färder som görs till fots eller med cykel ska kunna öka betydligt, behövs samarbete mellan staten, kommunerna och den privata sektorn. Åtgärdsplanen är en gemensam riktlinje för flera olika parter om de åtgärder som behövs för att främja gång och cykling. De föreslagna åtgärderna omsätts i praktiken i statens och kommunernas egen planering och verksamhetsstyrning och i deras åtgärder.

Arbetet har letts av en styrgrupp med följande medverkande:

Trafikverket	Mervi Karhula, ordförande
Trafikverket	Tytti Viinikainen
ELY-centralen i Birkaland	Erika Helin (Suppleant till Viinikainen)
ELY-centralen i Södra Österbotten	Markku Järvelä
Kommunikationsministeriet	Katariina Myllärniemi
Kommunikationsministeriet	Anna-Liisa Tarvainen (till 31.5.2011)
Kommunikationsministeriet	Mikko Karhunen (från 1.6.2011)
Miljöministeriet	Kaisa Mäkelä
Social- och hälsovårdsministeriet	Mari Miettinen
Tammerfors stad	Timo Seimelä
Uleåborgs stad	Jaakko Ylinampa
Lahtis stad	Unto Rätty
Kuopio stad	Leo Kosonen
Raumo stad	Leena Ruusu-Viitanen
Helsingforsregionens trafik	Outi Janhunen
Pyöräilykuntien verkosto ry	Matti Hirvonen
Motiva	Johanna Taskinen (till 28.2.2011)
Motiva	Sonja Heikkinen (från 1.3.2011)

Dessutom har Silja Siltala från Kommunförbundet medverkat som kallad sakkunnig. Vid utarbetandet av planen bedrevs omfattande växelverkan med kommuner, myndigheter inom olika förvaltningsområden och andra samarbetspartners bl.a. genom verkstäder och intervjuer.

Arbetet utfördes på uppdrag av Trafikverket. För utarbetandet av arbetet svarade Heljä Aarnikko, Sito Tampere Oy och Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy. I arbetet deltog dessutom Jenni Karjalainen, Kati Kiiskilä och Noora Airaksinen från Sito samt Ville Voltti och Annamari Ruonakoski från Linea. För arbetet på beställarens sida svarade Tytti Viinikainen samt en projektgrupp med Jorma Helin från Trafikverket, Erika Helin från ELY-centralen i Birkaland, Mari Ahonen från ELY-centralen i Nyland och Sonja Tynkkynen från ELY-centralen i Norra Savolax som medlemmar.

Helsingfors februari 2012

Trafikverket
Trafikplanering

Innehåll

1	UTGÅNGSPUNKTER	8
2	VILKA MÅL HAR VI?	12
2.1	Fördelarna med gång och cykling	12
2.2	Strategiska riktlinjer	14
3	VEM PÅVERKAS?	16
3.1	Nuläget	16
3.2	Tillväxtpotentialen inom gång och cykling.....	19
3.3	Sammandrag: en omfattande målgrupp behövs	22
4	ÅTGÄRDER	24
4.1	Viktiga val	25
4.1.1	Ändra på rutinerna och vanorna	25
4.1.2	Använda tjänster och teknik som hjälp i vardagen	30
4.2	Rutten är klar.....	32
4.2.1	Rätta lösningar på rätt ställe.....	33
4.2.2	Göra resor till fots lockande	35
4.2.3	Göra cykling smidig genom bättre kvalitet	37
4.2.4	Skapa fungerande resekedjor	41
4.2.5	Sätta ledhållningen i skick	44
4.3	Allt finns nära.....	46
4.3.1	Bygga en stad för fotgängare och cyklister.....	46
4.3.2	Bygga tjänsterna närmare	49
4.3.3	Införa förbindelserna och parkeringsarrangemangen i detaljplanerna.....	50
4.4	Systemet fungerar	51
4.4.1	Engagemang och finansiering behövs	51
4.4.2	Trafikreglerna och trafikulturen blir ett stöd för målen	54
4.4.3	Skrida till handling.....	56
5	OCH SEDAN?	61
5.1	Genomförandet av planen.....	61
5.2	Kostnader och finansiering.....	63
5.3	Uppföljning	65
5.4	Effekter	68
6	PROCESSEN FÖR UPPGÖRANDET AV PLANEN SAMT VÄXELVERKAN.....	71
	KÄLLOR	72

1 Utgångspunkter

Gång och cykling är historiskt sett viktiga fortskaffningssätt. Deras andel som fortskaffningssätt började dock minska kraftigt i Europa på 1950-, 1960- och 1970-talet i takt med den ökande bilismen. Även i Finland har många städer och kommuner sedan 1960-talet målinriktat främjat gång och cykling, och förbättrat säkerheten i anslutning till dessa fortskaffningssätt i huvudsak genom att bygga infrastruktur. I dagens läge finns det enligt en grov uppskattning cirka 16 000 kilometer leder för lätt trafik i Finland.

Den varierande graden av satsningar på gång och cykling och skillnader i verksamhetsmiljön har dock gjort att det uppkommit betydande skillnader i fördelningen av fortskaffningssätten mellan kommunerna. Gång- och cykelfärdernas andel av alla färder i de finländska kommunerna varierar mellan 15 och 40 procent.

En del av städerna har under de senaste åren utarbetat en strategi eller utvecklingsplan för gång och cykling, och en del kommuner och städer har också arbetat målmedvetet för att främja gång och cykling på andra sätt. Många kommuner har dessutom bildat nätverk, t.ex. via Pyöräilykuntien verkostory, nätverksarbete inom motionshandledning eller utvecklingsprojekt av olika slag. Det finns dock många städer och kommuner, där arbetet för att främja gång och cykling har först börjat. Därför är det viktigt att sprida god praxis och information bland kommunerna.

Främjandet av gång och cykling har även tagits upp i landskapens trafiksystemplaner. Behovet att utveckla en samhällsstruktur som gynnar gång och cykling har setts som en kritisk åtgärd. Även ledprojekt, ökad trivsel i centrumområden, trafikarrangemang som främjar cykling och gör den smidigare, cykelparkering och anslutningar till kollektivtrafiken har behandlats i planerna.

Riksomfattande riktlinjer behövs

Även om man har främjat gång och cykling på det regionala planet, har Finland saknat en nationell riktlinje för att göra gång och cykling till populärare fortskaffningssätt. År 2001 bereddes under Kommunikationsministeriets ledning förslag till gång- och cyklingpolitiska program, men de godkändes inte officiellt och verkställandet av dem har inte följts upp. Behovet av riktlinjer lyftes fram bland annat i regeringens trafikpolitiska redogörelse 2008.

Under de senaste åren har de hälsoproblem som orsakas av brist på motion och vikten av vardagsmotion varit föremål för debatt. En vardagsmiljö som sporrar till hälsosamma motionsvanor har införts som mål i statsrådets principbeslut om utvecklingslinjerna för motion och kost som främjar hälsa (2008) och om riktlinjerna för främjande av idrott och motion (2008). Främjandet av gång och cykling har behandlats som en form av anslutningstrafik till kollektivtrafiken.

Bakom arbetet med att utarbeta denna åtgärdsplan är det år 2009 publicerade klimatpolitiska programmet 2009–2020 för Kommunikationsministeriets förvaltningsområde, som ställde som mål att utveckla kollektivtrafiken och förbättra förhållandena för gång och cykling på ett sådant sätt att korta personbilsfärder kan ersättas med hållbarare fortskaffningssätt. Det volymmässiga målet för gång och

cykling är att finländarna gör 20 procent fler färder till fots eller med cykel år 2020 än under jämförelseåret 2005.

Det egentliga strategiarbetet för gång och cykling inleddes med den nationella strategin för gång och cykling, som Kommunikationsministeriet gav ut under första hälften av 2011¹. Strategin och denna åtgärdsplan bildar en helhet, som genomförs i syfte att åstadkomma den volymmässiga ökning som beskrivs ovan. Vad gäller gång och cykling hänvisar regeringsprogrammet för Katainens regering till denna strategi. I riktlinjerna för regeringsperioden 2011–2015 konstateras, att² nätverket av cykelbanor och gångvägar utvecklas målmedvetet och åtgärder för strategin för gång och cykling främjas.

Ett centralt mål för åtgärdsplanen är den ökning av färder till fots och med cykel med 20 procent, som nämns ovan. Ökningen borde utgöras av en övergång från personbilsfärder. Den största potentialen finns inom ersättandet av korta bilfärder med gång och cykling. Detta mål har haft ett väsentligt inflytande på valet av åtgärder. Denna betoning har bland annat bidragit till att främjande av cykelturism inte tillhör de ledande åtgärderna i denna plan. Trafiksäkerhet och framkomlighet har beaktats genomgående i planen. Samtidigt med åtgärdsplanen utkom den under ledning av delegationen för trafiksäkerhetsärenden utarbetade säkerhetsplanen för vägtrafik 2011–2014, som innehåller flera åtgärder som påverkar säkerheten i anslutning till färder till fots och med cykel.

Utgångspunkten är ett helhetsbetonat grepp och inriktning på trafiksystem

I Finland är främjandet av gång och cykling inriktat särskilt på infrastrukturen, exempelvis på byggandet av cykelbanor och gånggator. I en internationell jämförelse håller gång- och cyklingsinfrastrukturen i de finländska städerna en volymmässigt god nivå. Kvalitetsmässigt befinner vi oss däremot långt efter de ledande länderna i Europa.³ Det finns många cykelbanor i Finland, men deras kvalitet och kontinuitet behöver förbättras.⁴ Det finns ett behov att utöka urvalet av åtgärder inom främjandet av gång och cykling överlag. Vad gäller infrastrukturen gäller det att förskjuta tyngdpunkten från kvantitet till åtgärder som förbättrar kvaliteten.

Enligt europeiska erfarenheter kräver ett lyckat främjande av gång och cykling kontinuitet och ett helhetsbetonat grepp. Det är av största vikt att säkerställa resurserna för ett kontinuerligt främjande av gång- och cyklingspolitiken. Samtidigt gäller det att skapa en metod för fortlöpande vertikalt (riksomfattande–regionalt–lokalt) och horisontellt (olika förvaltningsområden–organisationer–den privata sektorn) samarbete.

I en utredning som utredde praxis i europeiska gång- och cyklingsländer⁵ indelades den nationella politiken för gång och cykling i två dimensioner:

- Är sättet att utforma politiken decentraliserat (främst på städernas och regionernas ansvar) eller centraliserat (=man har också utarbetat en nationell strategi)?
- Har politiken ett snävt perspektiv (=endast åtgärder som gäller infrastrukturen) eller ett övergripande perspektiv (=omfattar även marknadsföring, tjänster, markanvändning, aktörer även utanför den offentliga sektorn)?

Med hjälp av dessa dimensioner kan man skissera upp fyra olika sätt att bedriva gång- och cyklingspolitik. På vidstående diagram har olika länder placerats efter den infallsvinkel som de tillämpat under den senaste tiden. I Danmark och Holland, som är kända som cyklingsländer, är regionerna och/eller städerna starkt motiverade och har goda möjligheter att bedriva en övergripande politik för gång och cykling, och då har den nationella nivån endast en stödjande roll. Man har dock gått in för denna modell via en centraliserad och övergripande infallsvinkel. T.ex. i Holland utarbetades en nationell plan för främjande av cykling 1990, och som en följd av den hade så gott som varje kommun tagit fram en egen cyklingsplan 1996.⁶



Bild 1. Diagram över cyklingspolitiken i vissa länder. Källa: Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa⁵.

På diagrammet visas målet för denna åtgärdsplan med en pil. Infallsvinkeln i Finland kan anses ha varit decentraliserad och smal, eftersom linjedragningar och samordning på riksomfattande nivå inte förekommit i någon större omfattning och eftersom politiken inriktats främst på infrastrukturåtgärder. Syftet med åtgärdsplanen har varit att skapa ett riksomfattande, övergripande perspektiv på främjandet av gång och cykling. En utmaning – och samtidigt en fördel – med denna infallsvinkel har varit att åtgärder spritts ut på många olika aktörer.

Mot en ny trafikpolitik – till fots och med cykel

För närvarande råder det gynnsamma förutsättningar för främjandet av gång och cykling i Finland. Inom trafikpolitiken har man i allt högre grad börjat granska trafiksystemet och markanvändningen som helhet både på riksplanet och i regionerna. Planeringens perspektiv har utvidgats från skötseln av trafiken mellan olika funktioner till granskning av behoven av rörlighet och rörlighetszoner av olika slag.

Man har också börjat granska trafiken via kedjor av färder, som en kedja från dörr till dörr. Både gång och cykling är självständiga trafikformer, men samtidigt är de delar av färdkedjor som görs med andra fortskaffningssätt – och sådana är det av vikt för hela kedjan att de är fungerande. Särskilt i samband med färder inom kollektivtrafiken är goda fotgängar- och cykelleder till hållplatserna och terminalerna tillsammans med fungerande cykelparkeringsarrangemang viktiga faktorer för servicenivån. Trafikpolitikens mål är att utöka de hållbara fortskaffningssättens – gång, cykling och kollektivtrafik – sammantagna andel av alla fortskaffningssätt.

Användarorientering, medborgarnas medverkan och samarbetet mellan den offentliga och den privata sektorn har vunnit terräng såväl inom trafikplaneringen som inom planeringen av markanvändningen och på andra sektorer inom förvaltningen. Även om många åtgärder i denna plan förutsätter finansiering och initiativ från den offentliga förvaltningen för att bli verklighet, bör det praktiska genomförandet utgå från samarbete mellan användare, organisationer och privata aktörer. Det finns många aktiva aktörer inom främjandet av gång och cykling, och därför är det nätverksbildning som ger resultat effektivast.



2 Vilka mål har vi?

2.1 Fördelarna med gång och cykling

Trafiksystemets funktion. En tredjedel av finländarnas färder görs till fots eller med cykel. En ökning på en femtedel av mängden gång- och cykelfärder skulle minska mängden bilfärder med mer än tio procent, om ökningen av gång och cykling uttryckligen berodde på en övergång från bilfärder. I de största stadsregionerna har en så stor förskjutning en avsevärd inverkan på rusningen i trafiken och på hela trafiksystemets funktion. Även en fungerande kollektivtrafik förutsätter att alla länkar i färdkedjan från avgångsstället till destinationen är fungerande. Gång är den viktigaste formen av anslutningstrafik till kollektivtrafiken, och ofta är också cykling en del av kollektivtrafikens färdkedja.

Hälsa. Brist på motion är ett viktigt folkhälsomässigt problem. Enligt WHO:s uppskattning är brist på motion i dagens läge globalt sett den fjärde viktigaste riskfaktorn som bidrar till dödsfall till följd av sjukdomar som orsakas av ohälsosamma levnadsvanor. Enligt undersökningar bedriver cirka hälften av den yrkesverksamma befolkningen i Finland rekommenderad uthållighetsträning. För barnens del är läget ännu mer oroande. Medan nästan hälften av 11-åringarna uppger att de motionerar enligt rekommendationer, uppger bara var tionde 15-åring att de motionerar tillräckligt enligt rekommendationerna.⁷ Bristfällig motion har konsekvenser för individen, men orsakar också betydande kostnader för samhället. Otillräcklig fysisk motion uppskattas öka utgifterna för hälsovården med 100–200 miljoner euro per år. Dessutom leder den ökade sjukfrånvaron och den sjunkande arbetsproduktiviteten till en ökning av de indirekta kostnaderna.⁸

För en stor del av människorna är motion i anslutning till vardagsrutinerna det lättaste sättet att motionera tillräckligt med tanke på hälsan. Att göra arbets- eller skolorsorna till fots eller med cykel är ett naturligt sätt för barn, unga och yrkesverksamma att öka sin dagliga motion. Motion på eget initiativ håller också äldre människor längre friska, och minskar behovet av vård på anstalt och rehabilitering. Gång och jogging i närmiljön är dessutom den populäraste motionsformen bland finländarna.

Trafikens miljöverkningar och klimatförändringen. Biltrafiken orsakar trafikbuller, försämring av luftkvaliteten till följd av avgasutsläpp och mikropartiklar, otrygghet och otrivsamhet i miljön. Dessa problem tillspetsas i de större städerna, men utgör ställvis problem också i mindre kommuner. Dessutom berörs alla kommuner och städer av de aktuella klimatmålen. Av alla bilfärder är över en fjärdedel under tre kilometer och nästan hälften under fem kilometer långa. En del av dessa bilfärder skulle kunna ersättas med gång eller cykling.

Gång och cykling är fortskaffningssätt som inte ger upphov till föroreningar eller buller. De förbrukar inte heller oförnybara naturtillgångar eller ger upphov till växthusgasutsläpp. Om antalet gång- och cykelresor ökar med 20 procent minskas koldioxidutsläppen med 0,12 miljoner ton per år, förutsatt att gång och cykling ersätter resor med personbil.⁹

Kostnader. Gång och cykling är förmånliga fortskaffningssätt för både individen och samhället. Gång är gratis för individen, och även cykling är billigt. Ur samhällets perspektiv minskar deras popularitet kostnaderna för billederna, parkeringsutrymmena och trafikens miljöverkningar samtidigt som färder som görs för egen kraft förbättrar befolkningens hälsotillstånd och minskar kostnaderna för hälsovården. I framtiden, när priset på energi och bilfärder ökar, växer den ekonomiska belastning som bilberoendet orsakar individen och samhället. Då blir möjligheten att röra sig till fots eller med cykel en allt viktigare konkurrensfaktor för stadsregionerna och nationerna.

Jämställdhet. Med tanke på medborgarnas likvärdiga möjligheter att röra sig är det viktigt att olika funktioner kan nås till fots eller med cykel. Exempelvis långa avstånd och otrygga rutter till tjänsterna ökar barnens, de ungas och seniorernas beroende av biltransporter. Även om bilägandet har ökat kraftigt under de senaste decennierna, har över en femtedel av alla myndiga finländare inget körkort. Något över en fjärdedel av männen och något under hälften av kvinnorna har tillgång till bil endast sporadiskt eller inte alls¹⁰. Centraliseringen av tjänsterna har minskat de områden på vilka det är möjligt att klara sig på egen hand utan bil. Dessutom bidrar känslan av bristande säkerhet till att begränsa barnens frihet att röra sig och seniorernas upplevda möjligheter att röra sig.

Säkerhet. Tryggare omständigheter för gång och cykling minskar antalet olyckor med fotgängare eller cyklister samt halk- och fallolyckor. I nordiska utredningar har man dessutom uppskattat att ökade cyklingsmängder minskar sannolikheten för olyckor mellan bilar och cyklar. Denna utveckling har observerats i alla europeiska städer i vilka man lyckats öka antalet cyklister.

Kvaliteten på boendemiljön. En god och högklassig boendemiljö är en del av den service som kommunen erbjuder invånarna och av invånarnas välbefinnande. En trivsam miljö får resan att kännas kortare, och den sporrar till att gå eller cykla. Ju mer människor färdas till fots eller med cykel, desto mer uppmärksamhet fäster de på miljöns kvalitet. Lederna för lätt trafik i boendemiljön är dessutom populära ställen för närmotion och fritidsaktiviteter. I stadscentra har byggandet av gånggator och promenadområden haft betydande positiva effekter på centrumområdenas vitalitet, invånarnas trivsel, affärslivets framgång och hela stadens image.

2.2 Strategiska riktlinjer

Visionen för den av Kommunikationsministeriet utarbetade nationella strategin för gång och cykling är **gång- och cykeltrafikens tidevarv** ¹¹. Visionen kan konkretiseras på följande sätt:

I framtidens Finland är gång och cykling vanliga och allmänt uppskattade fortskaffningssätt. Att gå och att cykla har vunnit popularitet i alla trafikantgrupper både i städerna och på landsbygden. Ökningen av motortrafiken har stannat av och målen för att främja gång och cykling har uppnåtts.

Samhällena planeras och byggs så att det är förhållandevis enkelt att uträtta dagliga ärenden i näromgivningen till fots. Det är också möjligt att gå eller cykla till skolan, jobbet eller kollektivtrafikens hållplatser. Trafikmiljön är trivsamt och trygg, den ger varierande upplevelser och möjliggör sociala möten.

I trafikplaneringen betraktas gång och cykling som separata trafikformer och de behandlas jämbördigt med andra trafikformer i alla trafiklösningar.

Hälsoproblem som beror på att människorna inte rör sig tillräckligt har minskat. En aktiv livsstil med motion som ett viktigt inslag har tillägnats redan som barn och upprätthålls långt in i pensionsåldern.

Fyra strategiska riktlinjer har presenterats i syfte att förverkliga denna vision.

1. Gång- och cykeltrafiken ökar med 20 procent

Trafikpolitikens mål är att utöka den sammantagna andelen av gångtrafik, cykling och kollektivtrafik. Det kvantitativa målet för gång och cykling är att gång- och cykeltrafikens andel av alla fortskaffningssätt år 2020 har ökat från 32 procent till 35–38 procent och att andelen personbilsresor har sjunkit i motsvarande grad. Detta betyder att det görs minst 20 procent fler gång- och cykelresor år 2020 görs än år 2005, dvs. 300 miljoner gång- och cykelresor per år.

➔ *Denna riktlinje har varit ett centralt kriterium för utvärdering av åtgärderna i åtgärdsplanen och den har styrt valet av åtgärder.*

2. Ökad uppskattning och motivering

I princip sätter både beslutsfattare och medborgare värde på gång och cykling redan i dagens läge, men målet är att i allt högre grad omsätta denna uppskattning i praktiken i människornas faktiska val av fortskaffningssätt och i samhällets åtgärder, planer, bestämmelser och offentliga finansiering som styr valet av fortskaffningssätt.

➔ *I åtgärdsplanen har åtgärder som förverkligar denna riktlinje samlats i kapitel 4.1 Viktiga val.*

3. Korta avstånd och en trivsamt och trygg trafikmiljö

Vi skapar goda förutsättningar för gång och cykling genom en integrerad samhällsstruktur där avstånden är korta, och med en attraktiv trafikmiljö där det är trevligt, tryggt och framkomligt att röra sig både till fots och med cykel.

➔ *I åtgärdsplanen har åtgärder som förverkligar denna riktlinje samlats i kapitlen 4.2 Rutten är klar och 4.3. Allt är nära.*

4. Vilja och samarbete, omriktad finansiering, lagändringar och tillräcklig uppföljning

För att främja gång och cykling krävs det vilja och ansvarstagande av såväl staten som kommunerna. Konsekventa statliga och kommunala insatser och samarbete behövs för att planera markanvändningen, utveckla trafiksystemet och styra valet av fortskaffningssätt. I trafikpolitiken erkänns gång och cykling som grundläggande fortskaffningssätt i samhället. Finansieringen inom trafiksektorn inriktas på ett nytt sätt samtidigt som åtgärder och sporrar som styr i fel riktning avlägsnas. Uppnåendet av tillväxtmålen för gång och cykling följs upp systematiskt.

➔ *I åtgärdsplanen har åtgärder som förverkligar denna riktlinje samlats i kapitel 4.4 Systemet fungerar. Uppföljning behandlas också i kapitel 5 Och sedan?*



3 Vem påverkas?

3.1 Nuläget

Färder till fots och med cykel

Enligt persontrafikundersökningen¹⁰ gör finländarna omkring en tredjedel av sina färder till fots eller per cykel. Gångtrafiken utgör cirka 22 procent och cykelfärder cirka 9 procent. Trenden under de senaste decennierna har varit att andelen personbifärder har ökat samtidigt som andelen gång och cykling har minskat.

Eftersom gång- och cykelresorna vanligen är korta är deras andel av persontrafikprestationen (av de kilometer som invånarna avverkar) oundvikligen mindre än deras andel av resorna. Gång- och cykeltrafikens sammanräknade andel av finländarnas persontrafikprestation är ca fem procent, men det är lika mycket som hela persontrafikprestationen inom tågtrafiken.

Färdens längd är en viktig faktor som påverkar valet av fortskaffningssätt. På korta resor, som är under en kilometer, är gång det klart populäraste fortskaffningssättet. Över 60 procent av resorna företas till fots. Cykling är populärast på 0,5–3 kilometer långa sträckor. På dessa sträckor är cyklingens andel cirka 16 procent.

Den genomsnittliga längden på gångfärder i Finland är cirka 2 kilometer och på cykelfärder tre kilometer. Gång och särskilt cykling kan emellertid vara konkurrenskraftiga fortskaffningssätt även på betydligt längre sträckor. Färdens smidighet och färdtiden beror också på ruttens egenskaper och kvalitetsnivå, inte enbart på färdens absoluta längd. Även förekomsten av backar har inverkan: resorna för att uträtta ärenden eller arbetsresorna blir behagligare om man kan göra dem utan att bli svettig.

Stora säsongvariationer är typiska för gång och cykling, men det finns dock regionala skillnader i variationerna. På vintern går man mer, medan cyklingsmängderna är klart större på sommaren än på vintern. Den aktivaste gruppen av vintercyklister är unga och personer som inte äger bil. Det är dock intressant att vintercyklingsaktiviteten är större i Uleåborg, som är känd för sin vintercykling, än i jämförelsestaden Jyväskylä i alla ålders-, social- och könsggrupper. Det verkar som om det handlar om ett fenomen som har en koppling till motions- och trafikulturen i staden¹². Framför allt verkar vintercyklings popularitet förutsätta en högklassig vinterskötsel av nätet av cykelbanor. Enligt en undersökning som gjorts i huvudstadsregionen ändrar de flesta människor sina trafikvanor i en relativt ringa omfattning när årstiderna växlar, men alla förändringar går i den riktningen att man på sommaren använder olika fortskaffningssätt mångsidigare än på vintern¹³.

Flera undersökningar som gjorts under den senaste tiden (bl.a. Autoriippuvainen yhdyskuntarakenne ja sen vaihtoehto (Den bilberoende samhällsstrukturen och dess alternativ), forskningsprojektet Urban Zone) har granskat erbjudna trafikmöjligheter, olika funktioners tillgänglighet och faktiska fortskaffningssättsval i olika samhällsstrukturzoner i stadsregioner. I fotgångarzonerna som omger städernas centra är det möjligt att göra största delen av färderna till fots, eftersom avstånden till de mål som

man besöker till vardags är korta. Utifrån dessa undersökningar kan man konstatera att gång är klart vanligare i fotgängarzonerna än i de övriga zonerna oberoende av stadsregion. Variationen inom cykling är mindre inom de olika zonerna och beror i högre grad på stadsregionens storlek. Utanför huvudstadsregionen görs emellertid i allmänhet flest cykelfärder i fotgängarzonerna och i det förstadsområde som omger den. Även förekomsten av hushåll utan bil koncentreras till fotgängarzonerna.

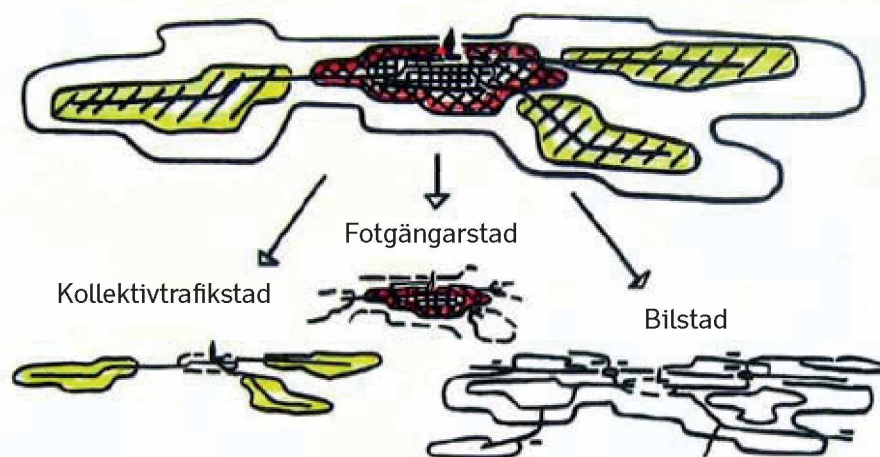


Bild 2. Zonerna i stadsstrukturen. Originalbild: Leo Kosonen. Källa: Kuopio 2015 – Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki¹⁴.

Säkerheten i trafikmiljön

Fotgängarnas och cyklisternas säkerhet har utvecklats positivt. Enligt Trafikskyddets statistiska översikter har antalet fotgängardödsfall i trafiken minskat med hälften, och antalet skadade fotgängare i trafiken som kommit till polisens kännedom har minskat med en tredjedel under de senaste tio åren. Under samma period har antalet cyklistdödsfall i trafiken minskat med två tredjedelar, medan antalet skadade cyklister i trafiken som kommit till polisens kännedom har minskat med en femtedel.

Fortfarande dör över 30 fotgängare och över 20 cyklister i vägtrafiken varje år. En femtedel av alla som dör i trafiken är fotgängare eller cyklister. I de olyckor som kommer till polisens kännedom skadas årligen över 500 fotgängare och cirka 900 cyklister. En stor del av de skador som orsakas av fotgängarnas och cyklisternas fallolyckor och av andra enstaka olyckor syns emellertid inte i polisens statistik.

Seniorer drabbas oftare av fotgängar- och cyklistolyckor än andra grupper. Risken för att äldre fotgängare dör i trafiken är omkring dubbelt så stor än för hela befolkningen, och risken för att äldre cyklister dör i trafiken är cirka tre gånger så stor, när risken mäts med antalet omkomna i förhållande till åldersgruppens storlek. Cyklister i åldersgruppen 10–14 år har en dubbelt högre risk för att bli skadade i trafiken jämfört med hela befolkningen.

Nästan alla fotgängare eller cyklister som dör i trafiken blir påkörda av en bil. Det är värt att beakta att nästan en tredjedel av fotgängardödsfallen och nästan hälften av alla olyckor som leder till att fotgängare skadas sker på övergångsställen. Över 70

procent av alla olyckor som leder till personskador för cyklister sker i korsningar. Över två tredjedelar av fotgängarnas respektive cyklisternas dödsfall sker i tätorter.

De mest centrala problemen för trafiksäkerheten och olycksfallsorsakerna i anslutning till gång och cykling gäller övergång av vägen. Bilisterna väjer inte i tillräckligt stor omfattning för fotgängare som korsar vägen vid ett övergångsställe. Bilister och cyklister känner inte väjningsreglerna inom cykling, som är svåra att gestalta. Bilarna håller farligt höga hastigheter i tätorterna. Trafikmiljön stöder inte iakttagandet av reglerna och tillräckligt låga körhastigheter i biltrafiken.



3.2 Tillväxtpotentialen inom gång och cykling

Egen muskelkraft i stället för bilen

Den största potentialen för en ökning av gång och cykling är inom de korta färder som nu företas med bil. På dessa färder är gång och cykling med tanke på hastigheten konkurrenskraftiga redan i dag, och därför förutsätter realiseringen av potentialen framför allt en ändring i levnadssättet och attityderna. När man betraktar färdens längd bör man observera att även en lång bilfärd kan ha en kortare gång- eller cykelfärd som alternativ, om det finns närtjänster och man vill använda dem.

Cykeln erbjuder ofta ett fungerande alternativ till bilen även på relativt långa sträckor. I de största städerna kan cykeln också vara det snabbaste alternativet. Exempelvis i Stockholm har cykel vad gäller restid konstaterats vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bil på upp till 15 kilometers sträckor i rusningstid ¹⁶. I stora stadsregioner kan en färdkedja som består av kollektivtrafik och gång eller cykling ersätta längre bilfärder.

När man bedömer möjligheterna till förändringar i trafikbeteendet är det bra att hålla i minnet att de olika fortskaffningssätten inte utesluter varandra, utan de används mångsidigt efter situationen. Största delen av människorna, även bilisterna, använder flera fortskaffningssätt för olika resor och under olika årstider. Även små beteendeförändringar som verkar i samma riktning ger upphov till stora effekter.

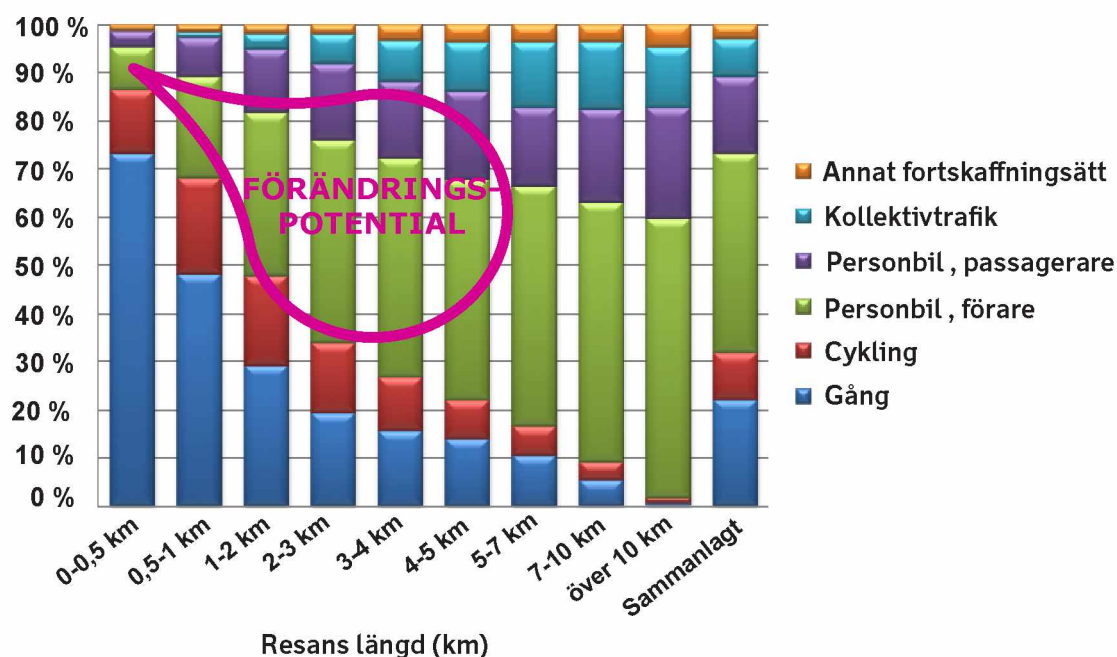


Bild 3. Finländarnas val av fortskaffningssätt enligt färdens längd. Källa: Bakgrundsmaterialet till Strategin för gång och cykling 2020, samt den nationella persontrafikundersökningen 2004–2005 ¹¹.

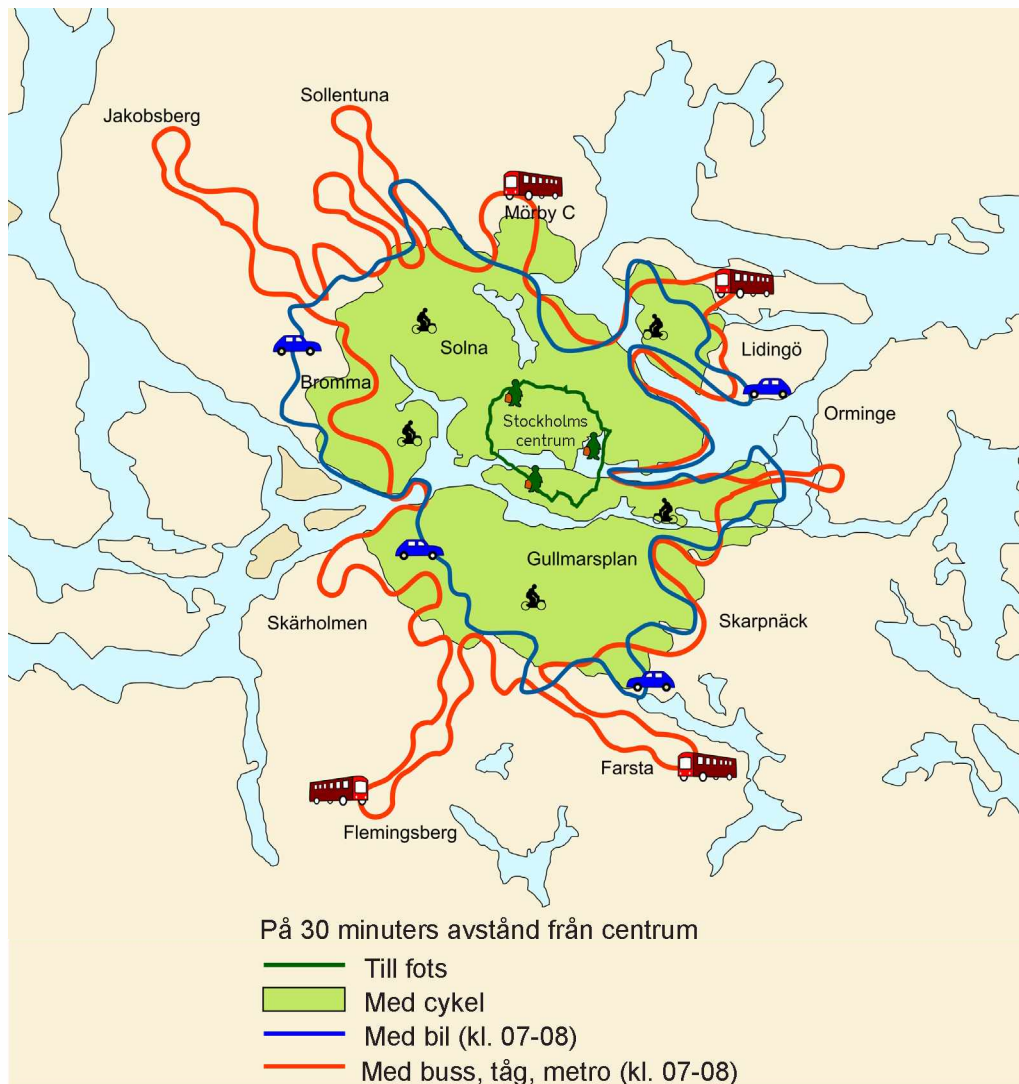


Bild 4. De olika fortskaffningssättens konkurrenskraft i Stockholms centrum vid rusningstid. Utarbetad av den ursprungliga bilden. Källa Cykelräkningar 2009 ¹⁷.

Alla åldersgrupper

Av de olika åldersgrupperna är det barn, unga och äldre som går mest. Barn och unga är också de flitigaste cyklisterna. Av personer i arbetsför ålder är åldersgruppen 34–54 år starkast bundna vid bilen. Största delen av alla bilfärder företas av vuxna i arbetsför ålder. För att kunna åstadkomma betydande förändringar i fortskaffningssättsvalen ska man påverka trafikvanorna i denna åldersgrupp.

Seniorernas andel av befolkningen ökar snabbt i takt med att vi kommer närmare 2020. I fortsättningen har seniorer allt oftare körkort och bil, vilket innebär att mängden bilfärder som seniorer gör sannolikt ökar. Hindren för cykling, men också för gång, ökar ju äldre man blir. Enligt den nationella persontrafikundersökningen 2004–2005 upplever cirka två tredjedelar av seniorer över 75 år hinder i användningen av cykel, medan något över hälften upplever att det finns hinder som gör det svårare att gå. Alla medel som gör det lättare och attraktivare för äldre att röra sig för egen kraft

hjälper dem att behålla sin funktionsförmåga så länge som möjligt. Samtidigt bromsar detta upp kostnadsökningen inom social- och hälsovården.

Betydelsen av barnens och de ungas val av fortskaffningssätt är större än deras andel av befolkningen eftersom trafikvanor som man lärt sig som ung också påverkar valen av fortskaffningssätt som vuxen. En ny utmaning är användningen av mopeder, skotrar och mopedbilar, som snabbt ökat bland unga under de senaste åren. Denna utveckling bidrar särskilt till att minska cyklingen. Å andra sidan kan det i framtiden finnas allt fler unga i städerna som inte har bil, och unga familjer som inte skaffar en andra bil.

Resor av många olika slag

För närvarande gör finländarna oftast butiks- och ärenderesor samt andra resor på fritiden. Över en tredjedel av färderna under tre kilometer är butiks- och ärenderesor, medan en dryg tredjedel är besöksresor eller andra resor på fritiden. Inom dessa färdtyper är andelen gång och cykling också störst. Cirka 30 procent av butiks- eller ärenderesorna och över 40 procent av de övriga färderna på fritiden görs till fots eller med cykel. Endast en knapp femtedel av arbetsresorna görs till fots eller med cykel. Ändå är nästan hälften av arbetsresorna under fem kilometer långa. Av skol- och studieresorna görs däremot över hälften till fots eller med cykel. Cyklingens andel är anmärkningsvärt stor, över 20 procent.

I teorin finns den största potentialen för en övergång från bil till gång och cykling vid arbetsresor, butiks- och ärenderesor och andra färder på fritiden. Arbetsresorna har särskild betydelse eftersom förändringspotentialen gäller vuxna som kör bil och rusningstider, och eftersom de regelbundna färderna gör att cykling och gång till arbetet ger betydande hälsofördelar. Att öka andelen resor till skolan eller studieplatsen som görs till fots eller med cykel, eller ens att hålla andelen på nuvarande nivå, förutsätter att man i Finland inte går in för den på andra håll vanliga seden att skjutsa barnen till skolan.

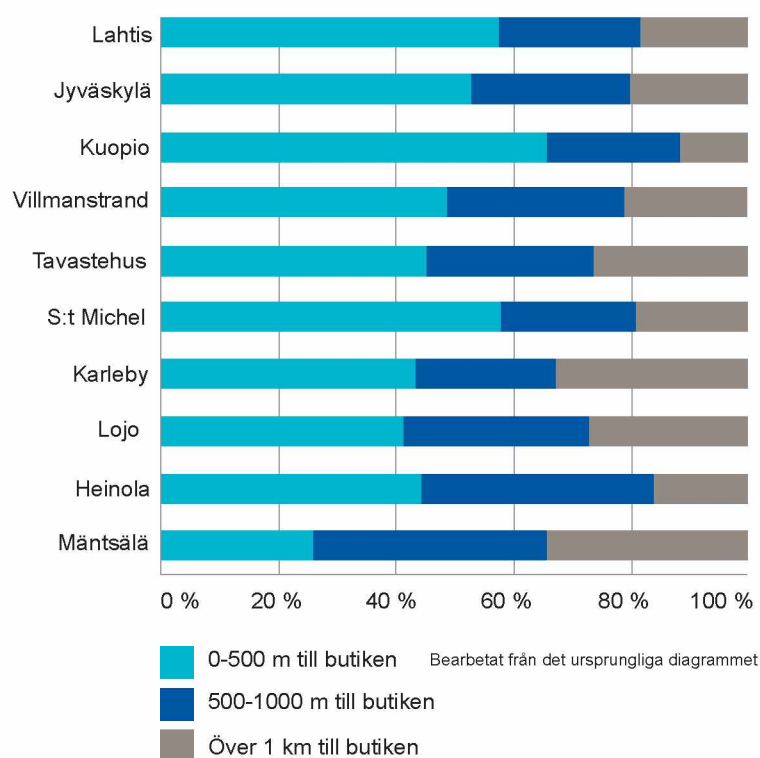


Bild 5. *Invånarnas avstånd till närmaste dagligvaruhandel 2008.*
Källa: Autoriippuvainen yhdyskuntarakenne ja sen vaihtoehtot ²³.

Valet av fortskaffningssätt när man vill handla, uträtta ärenden eller bedriva andra fritidsaktiviteter påverkas starkt av samhällsstrukturen, servicenätverket och utbudet av fritidsaktiviteter. I vidstående diagram presenteras andelen invånare som bor på olika avstånd från den närmaste dagligvaruhandeln i olika stadsregioner. Det är anmärkningsvärt att en betydande andel av invånarna har en närbutik på under en kilometers avstånd.

Den ökande populariteten av specialaktiviteter på fritiden och olika idrottsgrenar minskar näraktiviteterna, vilket i sin tur ökar färdernas längd. Exempelvis utifrån materialet för trafikundersökningen i Helsingforsregionen gjorde 7–14-åringar största delen av sina besök (dvs. färder till vänner) till fots eller med cykel.¹⁷ Av skol- och besöksfärderna gjorde de under en femtedel med personbil. Däremot gjorde de över hälften av fritids- och nöjesresorna med personbil. Det innebär med andra ord att skjutsningsproblemet är större i samband med fritidsaktiviteterna än med skolresorna.

Kommuner av alla slag – samhällsstrukturen hjälper

Skillnaderna i användningen av de olika fortskaffningssätten är större mellan olika stadszoner – och därigenom även mellan stadsregionernas central- och kranskommuner – än mellan stadsregioner av olika storlekar. Gång har den största andelen bland fortskaffningssätten i de stora och medelstora stadsregionernas centralkommuner, i deras fotgångar- och kollektivtrafikzoner, och den minsta andelen i randområdena i stadsregioner av alla storlekar. Cykling har den största andelen bland fortskaffningssätten i de små och medelstora stadsregionernas centralkommuner och den minsta andelen i huvudstadsregionens centralkommuner. Den eftersträlvade ändringen i fortskaffningssätten förutsätter förändringar i tätorter och städer av alla storlekar.

Stadsregionernas samhälls- och servicestruktur är en central faktor som påverkar trafikvanorna. Gång och cykling har en allt större användarpotential ju fler funktioner (tjänster, arbetsplatser, andra invånare) invånarna har på kort avstånd. Gång är klart allmännare i centrumområdenas och de mindre tätorternas fotgångarzoner och i den randzon som omger dem än i den vidsträckta bilstadszonen.

3.3 Sammandrag: en omfattande målgrupp behövs

Över en fjärdedel av alla bilfärder i Finland är under tre kilometer och nästan hälften under fem kilometer långa. Det finns således potential att ersätta korta bilfärder med färder till fots eller med cykel i kommuner av alla storlekar. Nästan hälften av alla bilfärder på under 3 kilometer görs i ekonomiska regioner med färre än 45 000 invånare. Därför är det särskilt viktigt att främja gång och cykling på orter där den kollektiva trafiken inte erbjuder möjligheter att minska bilfärderna i betydande skala.

De största kategorierna av resor är butiks- och ärenderesor, andra resor på fritiden samt arbets- och skolresor. De största skillnaderna mellan andelarna av resor som görs till fots eller med cykel i ekonomiska regioner av olika storlekar finns i butiks- och ärenderesor samt i besöksresor och andra resor på fritiden. Om andelen gång och cykling i dessa kategorier överallt steg till samma nivå som den är i de "bästa"

ekonomiska regionerna, skulle resultatet vara cirka 220 miljoner resor som överförs till kategorin gång och cykling om året. Om den nuvarande andelen gång och cykling inom arbetsresor skulle växa från dagens 20 procent till cirka 25 procent, skulle cirka 45 miljoner resor om året överföras till kategorin gång och cykling. Då skulle vi vara nära målet, som är en ökning av gång- och cykelfärderna med 300 miljoner resor.

Att ersätta 300 miljoner bilfärder om året med resor som görs till fots eller med cykel – dvs. 20 procent fler resor som görs till fots eller med cykel än i dag – förutsätter förändringar i alla restyper och resenärgrupper samt i tätorter och städer av alla storlekar. Uppnåendet av målet kräver inte att man helt slutar använda bil, utan att så många som möjligt väljer ett annat fortskaffningssätt för en del av sina resor eller under en del av året. För att detta ska bli möjligt, behövs förändringar också i trafikmiljön och samhällsstrukturen.



4 Åtgärder

Målet, som är en betydande tillväxt inom gång och cykling, kräver förändringar i alla åldersgrupper och i kommuner av alla storlekar. Detta förutsätter omfattande, heltäckande och långsiktiga åtgärder.

Det är möjligt att påverka trafikvanorna dels genom att motivera och uppmuntra människor att gå eller cykla, dels genom att påverka trafikmiljön i syfte att erbjuda bättre möjligheter till gång och cykling. Åtgärdsplanen har delats in i fyra helheter, av vilka den första handlar om motivering och de tre följande främst om skapandet av möjligheter. Varje helhet har ett sammandrag av de teman som är viktigast med tanke på uppnåendet av målet samt en översikt över nuläget. I helheterna presenteras också de effektivaste åtgärderna för varje tema.

1. Viktiga val (Attityder och trafikvanor)
 - Ändra på rutinerna och vanorna
 - Använda tjänster och teknik som hjälp i vardagen
2. Rutten är klar (Infrastruktur och miljö)
 - Rätta lösningar på rätt ställe
 - Göra resor till fots lockande
 - Göra cykling smidig genom bättre kvalitet
 - Skapa fungerande resekedjor
 - Sätta ledunderhållet i skick
3. Allt är nära (Samhällsstrukturen och servicenätverket)
 - Bygga en stad för fotgängare och cyklister
 - Bygga tjänsterna närmare
 - Införa förbindelserna och parkeringsarrangemangen i detaljplanerna
4. Systemet fungerar (Den institutionella miljön)
 - Engagemang och finansiering behövs
 - Trafikreglerna och trafikulturen blir ett stöd för målen
 - Skrida till handling

Inom trafikpolitiken och -planeringen har gång och cykling ofta betraktats som en enda helhet, lätt trafik, trots att de är mycket olika som trafikformer. I denna åtgärdsplan behandlas gång och cykling tillsammans, om den aktuella åtgärden gäller de båda fortskaffningssätten. Infrastrukturåtgärder har inriktats separat på gång och på cykling. I kapitel 5.4 bedöms åtgärdernas effektivitet för båda trafikformerna.

4.1 Viktiga val

För att gång och cykling ska öka behöver de medborgare som nu gör en stor del av sina färder med bil ändra sina val av fortskaffningssätt. Målet är att förändra valet av fortskaffningssätt i denna grupp i situationer i vilka gång eller cykling erbjuder ett användbart, fungerande och attraktivt alternativ. I en stor grupp människor ger även små förändringar stora effekter.

Medborgarna, beslutsfattarna och planerarna behöver motiveras och informeras. Det finns gott om information exempelvis om de konkreta fördelarna med gång och cykling, men denna information förmedlas inte alltid till dem som fattar beslut i frågor som berör dessa fortskaffningssätt.

De viktigaste sätten att påverka valen av fortskaffningssätt är att

- marknadsföra gång och cykling och vidta andra åtgärder för att styra valet av fortskaffningssätt
- utveckla redskapen, utrustningen och tjänsterna för gång och cykling och främja användningen av dem

4.1.1 Ändra på rutinerna och vanorna

När man vill påverka trafikvanorna måste man ändra på människornas invanda rutiner. Det främsta målet är att få människor att tänka över sina val av fortskaffningssätt och pröva på alternativa fortskaffningssätt på en del av sina resor. Marknadsföring av gång och cykling, etablering av en lockande image och kampanjer av olika slag är metoder med vilka man kan väcka människor att förändras. Det är också viktigt att ge information om möjligheterna att gå eller cykla – särskilt till dem för vilka lederna och omständigheterna inte är bekanta.

Det har saknats en positiv och möjlighetsskapande gång- och cyklingskultur i Finland. I Finland är gång och cykling starkt kopplade till motion i människornas tankar. I Danmark uppfattas cykling däremot som en symbol för den danska livsstilen och som ett enkelt sätt att färdas. Att gå och tillbringa sin tid till fots är i sin tur en del av en invånarcentrerad kultur. Utvecklingen av en positiv och attraktiv image som ligger i linje med målet att öka andelen cykling och gång måste stödjas.

Marknadsföring är att lyfta fram positiva faktorer. Traditionellt har kampanjerna för gång och cykling präglats av en stark betoning på trafiksäkerhet, särskilt i kampanjer som varit riktade till unga. Det är naturligtvis viktigt med säkerhet, men man kan inte öka resorna till fots och med cykling om man endast ger upplysning om deras faror. Det behövs också positiv marknadsföring som inte lyfter fram hur otryggt det är att gå eller cykla eller som inte skuldbelägger människor för att de åker bil.

Mobilitetsstyrning (*Mobility Management*) är att påverka människornas val av fortskaffningssätt genom kunskapsmässig handledning och olika uppmuntrande åtgärder. Målet är att minska behovet av mobilitet och ensamkörning med egen bil, och att främja hållbar trafik, såsom gång, cykling, kollektivtrafik, bilpooler, samåkning och ekonomisk körning. De vanligaste metoderna för mobilitetsstyrning är marknadsföring av hållbara trafikformer, information och trafikfostran. Urvalet av metoder omfattar också ekonomiska incitamen samt utveckling av informationen och tjänsterna för mobilitet, så att det blir lättare att använda hållbara fortskaffningssätt.

Problemet har hittills varit bristen på ansvariga aktörer och resurser för marknadsföring av såväl gång och cykling som mobilitet överlag. Detta gäller både på det nationella planet och lokalt. I dag driver flera olika aktörer kampanjer, men verksamheten saknar central samordning. Inom trafiksektorn är marknadsföringen av gång och cykling en del av verksamhetsområdet för mobilitetsstyrning. Inom hälso- och motionssektorn handlar kampanjerna för gång och cykling om målet att öka andelen hälsofrämjande vardagsmotion. Ett intensivare samarbete erbjuder båda förvaltningsområdena möjligheter att öka marknadsföringens synlighet och genomslag.


Samordning och nätverksbaserad verksamhet för mobilitetsstyrning har inletts på riksplanet. Verksamheten har initierats av Trafikverket och genomförts av Motiva. I anslutning till detta har projektverksamhet för mobilitetsstyrning inletts. Syftet med denna verksamhet är att stödja och främja lokala projekt och utredningar. Målet är att trafikförvaltningen vid sidan av trafikinfrastrukturen och kollektivtrafiktjänsterna stödjer och utvecklar en fortlöpande och väl samordnad mobilitetsstyrning, som stödjer de trafikpolitiska målen.

Personer i arbetsför ålder är den största åldersgruppen, och denna åldersgrupp använder också mest bil för alla resor. Om bilbundenheten i denna grupp inte minskar, är det mycket svårt att uppnå målen för fortskaffningssätten. Ett centralt mål för marknadsföringen av gång och cykling är att påverka användningen och ägandet av bil, särskilt anskaffningen av en andrabil till hushållet. Ett lyckat exempel på detta är kampanjen "Inga löjligen bilresor", som genomfördes i Malmö. En förmånlig marknadsföringsmetod på det lokala planet är att samarbeta med medierna, exempelvis genom en serie artiklar om förutsättningarna för gång och cykling i samarbete med en lokaltidning.

Malmö

- Staden har genomfört bl.a. den lyckade attitydkampanjen "Inga löjligen bilresor", som hade målet att få människor att ersätta korta bilfärder med andra fortskaffningssätt.

Carparking ticket
Marketing



-It takes about 15 minutes to cycle 5 km.

-How far is it to YOUR work?

- Bilfärderna under fem kilometer har minskat kraftigt (2003-2008)

- Gång och cykling har blivit mycket populärare
- Allt fler fortsätter att cykla också på vintern

Bild 6. Ett exempel på cyklingskampanjen i Malmö.

På **arbetsresor** är bilens andel av alla fortskaffningssätt stor, och därför medför även små förändringar i detta ett betydande antal nya färder till fots eller med cykel. I dag är det fortfarande få arbetsgivare som uppmuntrar personalen att göra sina arbetsresor till fots eller med cykel, men för att råda bot på detta har Trafikverket, HRT, Nylands förbund, Trafi och Motiva startat ett riksomfattande projekt för hållbara arbetsresor.

Vad gäller **skolresor** är Finland fortfarande lyckligt lottat i en internationell jämförelse, eftersom största delen av skolbarnen tar sig till skolan själv till fots eller med cykel. Andelen skjutsningar av barnen till skolan har dock ökat i oroväckande omfattning, och under den senaste tiden har mopedfärder ersatt en betydande del av cykelfärderna. Samtidigt ökar andelen skoltransporter till följd av att kommunerna av ekonomiska orsaker gör sina skolnät glesare, samtidigt som familjerna har friare möjligheter att välja var barnen går i skola. I dagens läge omfattar trafikfostran för barn och unga nödvändigtvis inte systematisk fostran som styr mot hållbara trafikformer. Separata kampanjer har dock genomförts. Som ett exempel kan nämnas Liikkuva-ambassadörerna och pilotverksamheten för Cyklande och gående skolbussar.

En betydande del av **butiks- och ärenderesorna** är under tre kilometer långa. En ökning av gång och cykling förutsätter dock att man fäster uppmärksamhet bl.a. på tillgången på närservice, hemtransporttjänster samt redskap för transport av varor till fots och med cykel.

Människor gör många **resor på fritiden** och därför har utvecklingen av fortskaffningssätten på detta område stor inverkan på mängden resor till fots eller med cykel. Den största risken är att vardagsfritiden blir alltmer bilberoende. Minskningen av vardagsmotionen har lett till att till och med största delen av de unga och vuxna som idrottar aktivt i idrottsklubbar rör sig alltför lite med tanke på hälsan¹⁸. När det gäller att få barn och unga att motionera mer har fritidsaktivitetsfaciliteternas placering och gång- och cykelledernas utveckling stor betydelse.

SPETSÅTGÄRDER

1. Främja gång och cykling på arbetsplatserna

Arbetsgivarna utmanas att främja gång och cykling i arbetet och på arbetsresorna och att också påverka kundernas val av fortskaffningssätt. Ett bra sätt att kartlägga situationen och diskutera nödvändiga åtgärder är att göra upp en mobilitetsplan för arbetsplatsen. Arbetsgivaren kan bland annat förbättra cykelparkeringen, ordna utrymmen för dusch och omklädning, skaffa arbetsplatscyklar samt införa ekonomiska incitament, exempelvis prissätta bilplatsen utifrån de faktiska kostnaderna eller erbjuda anställda tjänstecyklar eller cykelunderhåll. Flexibilitet i arbetstiden och möjligheter till distansarbete minskar tidtabellsberoendet i vardagen och skapar ytterligare möjligheter att färdas till fots eller med cykel. Genom att ändra på resereglementet och främja virtuella möten kan man minska tidiga väckningar och långa resor med motorfordon. Arbetsgemenskapens deltagande i tidsbestämda gång- och cyklingskampanjer är en bra sporre att ändra på valen av fortskaffningssätt.

Vid sidan av de privata arbetsgivarna behövs också de statliga och kommunala arbetsgivarnas exempel inom främjandet av gång och cykling. Staten och kommunerna är stora arbetsgivare och därför har en förändring av trafikvanorna bland offentligt anställda en stor inverkan på fördelningen av fortskaffningssätt på arbetsresorna också på det riksomfattande planet. En annan stor grupp är de resor som görs av den offentliga förvaltningens kunder, inklusive studerande, vilkas val av fortskaffningssätt de statliga och

kommunala arbetsgivarna kan påverka. Staten och kommunerna kan också uppmuntra privata arbetsgivare med sitt exempel.

Kostnader/finansiering: Främjandet av verksamheten bland annat via programmet och nätverket för mobilitetsstyrning. Åtgärderna verkställs av arbetsgivarna.

Aktörer som griper tag i detta: Motiva

Medverkande åtminstone: Trafikverket, Pyöräilykuntien verkosto, HRT, SHM, MM, Studerandenas Idrottsförbund, statliga och kommunala arbetsgivare

2. Ge trafikfostran och påverka valet av fortskaffningssätt på skolresorna

I skolornas och daghemmens läroplaner införs trafikfostran som styr mot hållbara och hälsosamma resor vid sidan av säkerhetsbetonad trafikfostran och traditionell hälsokunskap. Skolelever uppmuntras att göra sina skolresor till fots eller med cykel, och samtidigt kontrolleras huruvida de åldersgränser och begränsningar som gäller cykelfärder till skolan är korrekta. Samarbete inleds exempelvis med föräldraföreningarna i syfte att inleda gemensamma skolresor till fots eller med cykel för lågstadielärover. Positiva marknadsföringsmetoder används för att öka användningen av säkerhetsanordningar, till exempel genom att dekorera cyklar och ytterkläder med ljus och reflexbrickor eller använda trendiga hjälmmodeller. Egna kampanjer riktas till unga som håller på att uppnå moped- och skoteråldern. Undervisningssektorn och den tekniska sektorn samarbetar för att förbättra skolresornas säkerhet och förbättra faciliteterna för cykelparkering. Ett bra sätt är att göra upp skol- och läroanstaltsspecifika mobilitetsplaner. Uppgörandet av dessa planer kan stödas och handledas via nätverket för trafikfostran, som samordnas av Utbildningsstyrelsen och är gemensamt för flera aktörer och förvaltningsområden.

Kostnader: Verksamheten kan genomföras inom ramen för den nuvarande verksamheten. Genomförandet av pilotprojekt kräver finansiering.

Aktörer som griper tag i detta: Utbildningsstyrelsen, kommunerna

Medverkande åtminstone: Trafikverket, Motiva, Undervisnings- och kulturministeriet, SHM, Trafikskyddet, Pyöräilykuntien verkosto, Suomen Latu, ELY-centralerna

3. Påverka valet av fortskaffningssätt på fritiden

Trafiksektorn och olika fritidsorganisationer samarbetar för att påverka valet av resor till fritidsaktiviteter bland människor i olika åldrar. Att främja gång och cykling är ett gemensamt mål särskilt med motions- och idrottsklubbarna, som är oroad över att det totala motionsutövandet minskar.

Staten och kommunerna stödjer fritids- och föreningsverksamheten, vilket innebär att man kan förutsätta att centralorganisationerna och grenförbunden lyfter fram principerna för hållbar mobilitet och målen för ökad vardagsmotion i deras egen verksamhet och förmedlar budskapet vidare till de lokala klubbarna. Kommunerna kan främja gång och cykling på de egentliga idrotts- och motionsställena och på andra ställen för fritidsaktiviteter bl.a. genom att förbättra möjligheterna att förvara idrottsutrustning, ordna cykelparkering, informera om gång- och cykelförbindelser

och sprida information om hälsomotion. För de viktigaste målen, exempelvis för idrotts- och kulturcentraler eller för kommunens fritids- och idrottssektorer kan utarbetas planer för hållbar mobilitet.

Kommunernas beslut om placeringen av idrotts- och motionsplatserna och närmotionsplatsernas framtid har en betydande inverkan på människornas val av fortskaffningssätt i anslutning till fritidsaktiviteterna.

Kostnader/finansiering: Kan i huvudsak genomföras inom ramen för den nuvarande verksamheten

Aktörer som griper tag i detta: Trafikverket, kommunerna

Medverkande åtminstone: Motiva, Undervisnings- och kulturministeriet, Finlands idrott, Ung i Finland, Suomen Latu, amatörorganisationerna och grenförbunden, de lokala klubbarna, Trafikskyddet

4. Information om möjligheterna och omständigheterna för gång och cykling

De berörda aktörerna uppmuntrar människor att utnyttja möjligheterna till gång och cykling genom att sprida lättillgänglig och användbar information om lokala gång- och cykelleder och -omständigheter. Detta kan göras bl.a. genom att hålla frilufts- och cykelledskartorna uppdaterade och tillgängliga, utveckla webbaserade ruttguider för åtminstone för alla stora stadsregioner, ta fram informationspaket för nya invånare eller anställda och marknadsföra nya leder när de blir färdiga. Goda förutsättningar för gång och cykling samt god tillgänglighet kan också lyftas fram vid marknadsföringen av nya bostadsområden. Informationsbehovet och situationen varierar kraftigt beroende på kommun, och därför ska utvecklingsbehoven utredas lokalt.

Kostnader/finansiering: Kan genomföras inom ramen för den nuvarande verksamheten

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna och stadsregionerna

Medverkande åtminstone: ELY-centralerna, byggfirmorna (nya bostadsområden), privata serviceleverantörer (ruttguider osv.), Motiva, Suomen Latu

5. Riksomfattande och lokal marknadsföring av gång och cykling

I stadsregionerna behövs utsedda aktörer som samordnar och verkställer den lokala marknadsföringen av gång och cykling. Om regionen har en aktör som svarar för samordningen av mobilitetsstyrningen, kan denna aktör vara lämplig. Då är det lättare att planera samordningen och finansieringen av marknadsföringen av gång och cykling samt de övriga åtgärderna för mobilitetsstyrning som en helhet.

På det riksomfattande planet samordnas marknadsföringen på fortlöpande basis exempelvis genom Motiva, som svarar för mobilitetsstyrningen. Samtidig utökas samarbetet mellan olika aktörer genom att bereda ett gemensamt riksomfattande (engångs)projekt för trafik-, idrotts- och hälsovårdsförvaltningen, som klart siktar på att öka mängden resor som görs till fots eller med cykel. Till kampanjen kopplas etablerade marknadsföringsevenemang för gång, cykling och vardagsmotion, t.ex. evenemangen i kampanjen Suomi Pyöräilee. Även föreningsfältet och de övriga aktörerna på tredje sektorn kopplas starkt till genomförandet. Det riksomfattande projektet

erbjuder de lokala aktörerna material, informations- och mediekkanaler, kunskaper och erfarenheter om lyckade åtgärder för att påverka valen av fortskaffningssätt samt sporrande finansiering för att uppmuntra lokala initiativ att inleda verksamhet.

Kostnader/finansiering: Den lokala verksamheten måste ha en ökning av andelen färder som görs till fots eller med cykel som ett klart mål. Man måste anvisa tillräckliga finansiella resurser och personalresurser till marknadsföringen på lokal nivå. Huvudansvaret ligger hos kommunerna och regionerna. Staten stöder det lokala marknadsföringsarbetet via förfarandet för projektansökningar för mobilitetsstyrning samt genom samarbetsmöjligheter med den riksomfattande marknadsföringen. Den tredje sektorns insatser är viktiga i samarbetet.

Trafikverket finansierar den fortlöpande riksomfattande mobilitetsstyrningsverksamhet som Motiva bedriver. Trafik-, idrotts- och hälsovårdsförvaltningens engångsprojekt för marknadsföring behöver delvis tilläggsfinansiering. Olika medverkande aktörer kan rikta projekt- och evenemangsfinansiering till åtgärder som främjar kampanjen. Sponsorfinansiering kan också anskaffas exempelvis av försäkringsbolagen.

Aktörer som griper tag i detta: Riksplanet: Trafikverket och Motiva. Det lokala planet: Kommunerna och stadsregionerna, regionala aktörer med ansvar för mobilitetsstyrning

Medverkande åtminstone: Trafi, Trafikskyddet, Undervisnings- och kulturministeriet, Utbildningsstyrelsen, MM, SHM, programmet I form för livet, Finlands idrott, Ung i Finland, Suomen Latu, Studerandenas Idrottsförbund, Pyöräilykuntien verkosto, lokala cykel-, idrotts- och miljöorganisationer och motsvarande, ELY-centralerna

4.1.2 Använda tjänster och teknik som hjälp i vardagen

Transport av gods eller personer är en av de oftast nämnda orsakerna till att göra en resa med bil. Även dåligt väder, halka och risken för cykelstölder är vanliga orsaker till att välja detta fortskaffningssätt. På marknaden finns redskap för gång och cykling, såsom kärror, godscyklar, dubbdäck, fungerande ljusmodeller och praktiska regnkläder, men informationen om dem och erfarenheterna av användningen av dem har inte fått tillräckligt stor spridning.

Olika utrustningar som underlättar särskilt cykling till vardags är endast lite använda och dåligt kända i Finland. Exempelvis cyklar som är avsedda för transport av gods och barn och som är vanliga i Danmark och Holland, små barnsitsar som monteras framför cyklisten eller lättanvända cykelväskor är sällsynta hos oss. Redskap som gör det lättare för äldre att röra sig, såsom rollatorer och butikskassar med hjul, har däremot fått bättre genomslag bland användarna. Behovet av dem ökar snabbt i takt med att befolkningen åldras.

För att utrustningar, hjälpmedel och olika cykelmodeller ska bli vanligare, måste människor få veta om deras existens. De ska också vara lätta att skaffa, och information om erfarenheterna av användningen av dem ska spridas. Här har företagarnas aktiva marknadsföring avgörande betydelse. Dessutom behövs möjligheter att pröva olika lösningar och kanaler för utbyte av erfarenheter. När

utrustningarna blir vanligare växer också marknaden för begagnad utrustning, vilket sänker tröskeln för att skaffa dem.

Exempelvis när den elassisterade cykeln blir vanligare och billigare kan också sådana trafikanter som inte siktar på att motionera utan på enklare resor övergå till att göra sina arbetsresor med cykel. Den elassisterade cykeln är en färdig innovation för hållbar trafik. Men hjälp av den kan man öka användningen av cykel i olika livssituationer och trafikmiljöer och nå betydande nya målgrupper. Det lönar sig att utnyttja den elassisterade cykelns potential och försöka främja användningen av den.

Kundorientering är av största vikt vid utvecklandet av utrustningar och redskap. Modern utrustning som bygger på den senaste tekniken bidrar till uppkomsten av en positiv gång- och cyklingsskult. Det finns efterfrågan på utveckling av utrustning och anordningar som beaktar olika individuella behov. Samtidigt skapar den möjligheter för ny företagsverksamhet. Även utvecklandet av olika cykeltjänster erbjuder lokal företagsverksamhet möjligheter, samtidigt som tjänsterna stöder en ökning av cyklingen.

SPETSÅTGÄRDER

6. Utveckla och marknadsföra redskap och tjänster

Utvecklandet av utrustning och anordningar för gång och cykling främjas med stöd för utveckling av teknik samt med idé- och designtävlingar. De kan inriktas exempelvis på redskap för bärande och transport, hjälpmedel för äldre, parkerings- och stöldskyddsanordningar och -teknik för cyklar, innehållsproduktion för mobiltjänster för cykling, apparater för räkning av gång- och cyklingsmängder, utrustning och kläder som skyddar mot regn och köld, trendiga cykelhjälmarna som är lätta att förvara, praktiska reflexlösningar osv.

Konsumentorienterade tester och klassificeringar av utrustning utvecklas, till exempel testning av cykeldäck med skydd mot stickskador och klassificering av halkegenskaperna hos skor.

Utrustning och transportmedel som gör gång och cykling mångsidigare marknadsförs genom reklam, information och sociala medier. Cykelbutikerna kan utöver reklamen enkelt effektivisera marknadsföringen av tilläggsutrustning, t.ex. skärskyddade däck, fungerande ljus, dubbdäck, godskorgar och -kärror i anslutning till cykelköpen.

Kunderna erbjuds möjligheter att prova nya redskap, vilket sänker tröskeln att skaffa ny utrustning. Som exempel kan nämnas möjligheten för stadens anställda att prova på elcyklar, utlåningsbara barntransportkärror på daghemmen, möjligheten att prova olika rollatormodeller inom de kommunala tjänsterna för äldre och pantförsedda kärror för hemtransport av varor från butikerna.

Cykeltjänsterna utvecklas och görs mångsidigare, exempelvis underhåll, uthyrning av cyklar och cykelsläp och högklassig cykelparkering. I Finland byggs som pilotprojekt några cykelcenter som erbjuder mångsidiga cykeltjänster, inklusive övervakad cykelparkering över natten i anslutning till järnvägs- och busstationerna i stadernas centrum. I stora och medelstora

finländska städer införs stadscykelssystem som är flexibla och medför rimliga kostnader.

Kostnader/finansiering: Utveckling av utrustning och redskap inom ramen för den nuvarande FoU- och teknologiutvecklingsfinansieringen inom trafiksektorn; reklam och marknadsföring utförs av företagen; staten stöder arbetet för att göra utrustningen bättre känd och utvecklandet av cyklingstjänster och andra affärskoncept via finansieringen av mobilitetsstyrningen och startfinansieringen för företag.

Aktörer som griper tag i detta: Företag och företagsorganisationer (tillverkare) i branschen

Medverkande åtminstone: Motiva, designläroanstalter, Trafi, Trafikskyddet, Tekes, ANM, SHM, ELY-centralerna, kommunerna, Suomen Latu, Pyöräilykuntien verkosto, lokala cyklingsorganisationer, organisationer inom seniorarbetet, försäkringsbolagen

4.2 Rutten är klar

Internationella och inhemska erfarenheter visar att cykling är populärt om det är praktiskt och enkelt att göra vardagliga resor med cykel. Hälsöfördelar, miljövänlighet och oberoende av rusningen i trafiken är välkomna bieffekter, men sällan de viktigaste motiven till att färdas på cykel. Vi måste skapa sådana förhållanden att befolkningen upplever att cykling är ett smidigt, tryggt och snabbt sätt att färdas.

Gångtrafikens popularitet påverkas i huvudsak av samma faktorer som cykling. När man rör sig till fots, har det dock ännu större betydelse att stadsmiljön är lockande och har en mänsklig skala. En färd till fots är en upplevelse. Det förutsätter en miljö som lockar människor att gå.

De viktigaste sätten att förbättra gång- och cyklingsförhållandena är att

- utfärda lokala riktlinjer om fotgängar- och cykeltrafikens ställning och justera planeringsprinciperna för cykling
- bygga en attraktiv miljö för gång och lugna ner biltrafiken
- förbättra cykelledernas kvalitetsnivå och bygga länkar som saknas
- ordna en ordentlig cykelparkering
- ordna en högklassig väghållning för trottoarer och cykelbanor.

4.2.1 Rätta lösningar på rätt ställe

Nätverken av leder för lätt trafik har vuxit i betydande omfattning under de senaste decennierna, och de täcker tätortsområdena i stadsregionerna och i mindre kommuner relativt väl. Trots detta har fortskaffningssättsandelarna för gång och cykling inte blivit större. Orsaken är att bilismen har ökat och samhällsstrukturen har splittrats samt att man inte fäst tillräckligt mycket uppmärksamhet på kvaliteten av gång- och cykelförbindelserna och detaljernas funktionalitet.



Därför måste infallsvinklarna inom planeringen delvis omvärderas. Förbindelserna och detaljerna för både gång och cykling ska planeras utgående från de separata fortskaffningssättens egna utgångspunkter i stället för att bygga upp dem i anslutning till och som en del av arrangemangen och nätverket för biltrafik. Man måste också erkänna att gång och cykling är två separata och sinsemellan olika fortskaffningssätt, som inte kan buntas samman som "lätt trafik" ens inom trafikplaneringen. Det behövs nytänkande särskilt i lösningarna för områden av stads-karaktär.

För att främja gång och cykling ska man satsa på att förbättra de nuvarande gång- och cykelförbindelsernas kvalitetsnivå. De faktorer som gör gång och cykling till konkurrenskraftiga alternativ är att det är lätt, snabbt och trevligt att färdas på dessa sätt jämfört med biltrafiken. I anslutning till att planläggningsanvisningarna förnyas behöver också kvalitetskriterier utformas för gång- och cykelleder av olika kategorier. Det är också viktigt att sprida information om välfungerande trafiklösningar och nya planeringsprinciper.

SPETSÅTGÄRDER

7. Utfärda lokala riktlinjer om fotgängar- och cykeltrafikens ställning och planeringsprinciper

Som grund för planeringen och utvecklingen av trafiksystemet i varje region/kommun behövs ett brett förankrat stöd och riktlinjer för vilka trafikformer och trafiklösningar betonas på olika områden i regionen eller kommunen. Det är viktigt att identifiera områden som har stor potential för en ökning av gång och cykling. Samhällsstrukturen kan indelas i fotgängar-, cykel-, kollektivtrafik- och bilstadszoner för att underlätta utarbetandet av riktlinjer för de olika fortskaffningssättens roller och planeringsprinciper för gång- och cykelleder i olika områden. Zontänkandet betjänar även prioriteringen av åtgärderna och inriktningen av resurserna.

Riktlinjerna för prioriteringen av de olika trafikformerna och fördelningen av utrymmet i olika stadsstrukturzoner styr vilken gatu- och stadsmiljö, utrymmesfördelning mellan de olika trafikformerna och hastighetsnivå i biltrafiken eftersträvas på de olika områdena. Utifrån riktlinjerna preciseras de centrala planeringsprinciperna för gång och cykling på olika områden och gator med olika hastighetsnivåer: var behövs trottoarer, var behövs cykelbanor, var är det inte eftersträvansvärt att avskilja fotgångar- eller cykeltrafiken från biltrafiken, vilka lösningar för cykeltrafiken används (kombinerade/avskilda leder, cykelfiler, cykling på körbanan, lösningar för korsningar på körbanan), hur ska fotgångarnas ställning och mobilitet styras (tunnlar, trafikljus, övergångsställen, gator med låg hastighet/gårdsgator osv.) och i vilka lösningar för gatumiljön ska en fotgängarmiljö som lockar till vistelse betonas.

Dessa riktlinjer och principer styr den planering av åtgärder för att förbättra trafikmiljön och fotgångar- och cykeltrafiknätverken som behandlas i kapitlen nedan.

Kostnader/finansiering: Riktlinjerna spar pengar eftersom de styr de rätta lösningarna till rätt ställe och inriktar investeringarna på de effektivaste objekten.

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna och stadsregionerna

Medverkande åtminstone: Landskapsförbunden, ELY-centralerna, Pyöräilykuntien verkosto

8. Förnya planeringsinstruktionerna

Trafikverket, Kommunförbundet, de största städerna och andra samarbetspartner arbetar som bäst med att uppdatera den riksomfattande planeringsinstruktionen för gång och cykling. Förnyandet av instruktionen bör utgå från att man slutar använda begreppet lätt trafik och behandlar gång och cykling som separata fortskaffningssätt på samma sätt som i de nuvarande instruktionerna. Det är särskilt principerna för trafiklösningarna för områden av stadskaraktär som behöver justeras, till exempel behovet att skilja på de olika fortskaffningssätten, förhållandet till hastighetsnivån i biltrafiken, behovet att sänka hastighetsnivån i biltrafiken, tillämpandet av olika shared space-lösningar, alternativa principlösningar för cykeltrafiken (leder, filer, körbana) på områden av olika typer samt beaktandet av vinterförhållandena. Även mer detaljerade lösningar behöver uppdateras, till exempel fungerande och trygga anslutningsarrangemang, kantstenslösningar, framkomlighet, kvalitetsnivån och minimikraven på cykelleder av olika kategorier samt tillämpandet av nya lösningar inom cykeltrafiken, t.ex. cykelfickor. Förnyandet av instruktionerna kopplas med den granskning av planeringsprinciperna som redan är på gång i många städer.

De nya planeringsinstruktionerna ska också införas effektivt i utbildningen av nya planerare.

Kostnader/finansiering: Förnyandet av instruktionerna kan genomföras med den normala finansieringen av omkostnader

Aktörer som griper tag i detta: Trafikverket

Medverkande åtminstone: Kommunförbundet, kommunerna/städerna, läroanstalterna i branschen

4.2.2 Göra resor till fots lockande

Gång är ett fortskaffningssätt som passar alla, och människor ställer sig mycket positiva till resor till fots. Trots detta har utvecklingen gått i en riktning där allt fler resor görs med bil, även korta resor. För att det ska vara möjligt att vända denna utveckling ska en bra fotgängarmiljö tas som utgångspunkt för stadsplaneringen.

En attraktiv fotgängarmiljö är ett kännetecken för en bra stad. Det är attraktivt att gå till fots, om resan bjuder på en trivsamt miljö och intressanta detaljer. Direkta förbindelser till mål i näromgivningen gör resorna till fots smidiga. Ett grundläggande villkor för fotgängartrafikens popularitet är att fotgängarna upplever resan som trygg. Exempelvis avses liggande områden som saknar belysning upplevs lätt som skrämmande om kvällarna och under den mörka årstiden, och då undviker man att röra sig på dessa områden. En levande stadsmiljö och andra människor ökar däremot ett områdes dragningskraft och trygghetskänsla.

Att förbättra fotgängarmiljöns fysiska och sociala attraktionskraft kräver att man förstår fotgängarnas behov och beteende och utformar planerings- och byggnadsprinciper som stöder dem. En ökning av populariteten av resor som görs till fots kräver en stadsmiljö som inte bara ser bra ut utan också känns bra. Planeringsprinciperna för en lockande fotgängarmiljö, ett levande gatuutrymme och en framkomlig miljö ska ges en synligare plats inom instruktionerna och utbildningen för stads-, gatu- och miljöplanering än de har i dag. Ämnet ska också i allt högre grad lyftas fram på utbildningar för planerare i olika branscher, i facktidsskrifter och övriga medier.

Betydelsen av en framkomlig fotgängarmiljö har ökat ytterligare i takt med att befolkningen åldras. Seniorernas andel av befolkningen fortsätter att öka, och antalet äldre personer ökar snabbt särskilt i fotgängarzonerna i städernas centra. I fortsättningen har allt fler seniorer både körkort och bil, vilket lätt leder till att andelen bilresor ökar även i fotgängarzonerna, om det inte är tillräckligt lätt och enkelt att röra sig till fots.

Det är möjligt att stärka fotgängartrafikens ställning genom att bygga fotgångsarbetsområden och göra biltrafiken lugnare. Enligt svenska undersökningar stärker bygget av områden av shared space-typ utan differentiering fotgängartrafikens ställning¹⁹. När körhastigheterna sänks ner till fotgängartrafiknivå kan olika fortskaffningsformer blandas tryggt i stället för att införa begränsningar. Även på övriga håll i tätorterna förbättrar en lägre hastighetsnivå för bilar trafiksäkerheten, eftersom detta minskar risken för allvarliga olyckor.

SPETSÅTGÄRDER

9. Göra fotgängarmiljön attraktivare

Attraktiviteten och kvalitetsnivån av fotgängarmiljöerna i städer och tätorter förbättras på bred front. Det finns potential för en ökning av resor som görs till fots i alla kommuner. I det första skedet prioriteras områden som har den största tillväxtpotentialen för gång: städernas fotgängarzoner, bostadsområdenas undercentrum samt centrumområdena och huvudgatorna i mindre tätorter. Urvalet av metoder är stort och tillämpningen beror på platsen. En

central utgångspunkt är att sänka bilarnas hastighetsnivå. Möjliga metoder och infallsvinklar är bl.a. att

- skapa trivsamma stadsutrymmen och små detaljer i fotgängarmiljön ("nätverk av platser")
- skapa småskaliga gatuutrymmen och gatumiljöer
- bygga gator med låga hastigheter, gårdsgator och andra Shared Space-lösningar (utan differentiering av trafikformerna), som tillåter fotgängarna att använda gatuutrymmet på bostads- och centrumområden friare
- bygga fotgängarförbindelser och genvägar i närmiljön
- förbättra fotgängarmiljöns framkomlighet och öka belysningen för att förbättra känslan av social trygghet
- öka antalet gatumöbler, planteringar och gatukonstverk som ger trivsamhet och lockar till vistelse
- göra fotgängarmiljön mer levande genom att bygga fler funktioner som ligger vid eller öppnas mot fotgängarrutten och -områden.

Kostnader/finansiering: Åtgärder kan genomföras och finansiering anskaffas exempelvis genom att koppla åtgärderna till centrumutvecklingsprojekt, förstadsprojekt, projekt för ny- och tilläggsbyggnad samt projekt för förbättring av trafikleder

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna, ELY-centralerna

Medverkande åtminstone: Fastighetsägare, invånarföreningar

10. Bygga och utvidga promenadcentrumområdena

Fotgängarbetonade centrumområden byggs och utvidgas. Både stora och små städer behöver en gågata, en plan eller en mindre plats för vistelse som mittpunkt, och en fotgängarbetonad centrummiljö omkring den. Även stadsregionernas undercentrum bör utvecklas till miljöer och samlingspunkter som lockar människor att gå eller cykla.



Fotgängarens ställning och centrumområdenas attraktivitet ökas exempelvis genom att bygga gånggator, promenadplaner, bredare trottoarer och gatuutrymmen av shared space-typ som fördelar gatuutrymmet på ett nytt sätt, samt genom att göra biltrafiken lugnare och prioritera fotgängarnas övergångsställen. Attraktiviteten ökar, när miljön är högklassig och det finns gatumöbler som lockar till vistelse i miljön. Ytterligare attraktivitet fås med lösningar som skyddar fotgängare för vädret och väglaget och underlättar vinterunderhållet, såsom tak och även uppvärmda promenadområden i städernas centrum.

Kostnader/finansiering: Kräver finansiella satsningar av kommuner och fastigheter

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna

Medverkande åtminstone: Elävä Kaupunkikeskusta ry, fastighetsägare, handeln, stadscentrumföreningar

11. Göra biltrafiken lugnare

En trygg låg hastighetsnivå i biltrafiken säkerställs med hastighetsbegränsningar och vid behov med strukturella medel. Särskilt övergångsställenas säkerhet förbättras. Tåtorternas och byarnas hastighetsbegränsningar kontrolleras i anslutning till uppgörandet av de regionala trafiksäkerhetsplanerna. Anvisningar och exempel på metoder att göra biltrafiken lugnare finns i den av kommunerna och statsförvaltningen utarbetade publikationen Liikenteen rauhoittaminen (LYYLI rapportserie 28/2001). Rapporten behöver snart uppdateras.

Kostnader/finansiering: En del av åtgärderna kan genomföras i anslutning till väghållningen, till exempel markeringar på körbanorna och små strukturella åtgärder kan utföras i anslutning till belägningsarbeten. Åtgärderna kräver dock separat finansiering från både staten och kommunerna. För statens del kan finansiering inkluderas i investeringsprogrammet för små projekt som främjar trafiksäkerheten.

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna, ELY-centralerna

Medverkande åtminstone: KM, Trafikverket

4.2.3 Göra cykling smidig genom bättre kvalitet

Inom utvecklandet av förutsättningarna för cykling ska tyngdpunkten förskjutas från mängd till kvalitet. Erfarenheter från danska och holländska städer visar att cykling blir populärare endast om cykeln upplevs som ett enkelt, praktiskt och tryggt sätt att färdas i vardagen. Om man vill ersätta bilresor med cykelfärder, ska cykeln vara ett tillräckligt konkurrenskraftigt alternativ också till sin hastighet.

Cykellederna överallt kräver bättre fungerande trafiklösningar och planerade detaljer än i dag. Särskilt i områden av stadskaraktär är många lösningar besvärliga, oklara och farliga för cyklister, till exempel korsningsarrangemangen, cykelledernas slutområden, tunnlarna och kantstenarna. Vid byggande av cykelleder kan man också allt bättre utnyttja lösningar som används sällan i dagens läge, som cykelfiler, cykelfickor och friare användning av gårdsgator.

Man bygger fortfarande i onödan kombinerade leder för lätt trafik längs lugna gator. På många ställen är åtgärder för att lugna ner biltrafiken – i stället för en separat led – det bäst fungerande och förmånligaste sättet att ordna bra förutsättningar för cykling på gatan. Ofta är det smidigare och tryggare att färdas med cykel på körbanan på samma sätt som andra fordon, i stället för att cykla bland fotgängarna, väja för kantstenarna och iaktta väjningsreglerna som är svåra att förstå till och med för bilförarna.

Nivån på de viktigaste huvudlederna för cykling behöver höjas. I dagens läge består merparten av cykelledsnätverket i Finland av tre meter breda kombinerade leder för lätt trafik, där gång och cykling inte har anvisats sina egna utrymmen. På många ställen är detta fortfarande en fungerande lösning. I förhållanden av stadskaraktär och på centrala leder, där det finns många fotgängare, samt å andra sidan på huvudlederna för cykeltrafiken, där cyklingshastigheterna är stora, behöver fotgångar- och cykeltrafiken avskiljas från varandra. Exempelvis i promenad-centrumområden kan det vara en lämplig lokal lösning att göra cykeltrafiken lugnare och kombinera gång och cykling efter principen för shared space.

På stadsregionernas och tätorternas centrala områden är cykelledsnätverken till stor del relativt heltäckande. Brister i lederna finns främst på tätorternas kantområden och i byarna. Betydande diskontinuitetsställen och saknade länkar finns dock fortfarande särskilt i centrumområden samt vid större hinder, som huvudvägar, banor och vattendrag. Byggnaden av dessa förbindelser som förbättrar förhållandena i centrum eller gör cykelresorna betydligt kortare har framskridit långsamt och kräver ytterligare satsningar. Gång- och cykelförbindelserna på nya markanvändningsområden ska i sin tur byggas i anslutning till och som en del av den övriga byggnaden av områdena.

Både förbättrandet av huvudlederna och byggandet av nya länkar behöver som grund en plan för ett målinriktat huvudnätverk för cykling som kopplas till markanvändningen och betjänar områdets viktigaste cyklingsströmmar väl.

Möjligheterna till trygg cykelparkering är en viktig del av färdkedjan för cykling. I centrumområdena och regionala centra behövs både allmänna parkeringsställen och parkeringsplatser i närheten av enskilda objekt. Principen vid ordnandet av allmänna cykelparkeringsplatser är att platserna sprids ut på olika håll i centrum, vilket gör att avståndet till destinationen blir tillräckligt kort. När cykelparkeringen är väl ordnad, vet cyklisten var den låsta cykeln kan lämnas tryggt, var cyklarna är föremål för social övervakning och var det finns tillräckligt med cykelplatser.

SPETSÅTGÄRDER

12. Förbättra de befintliga cyklingslösningarna

Den föråldrade infrastrukturen för cykling förbättras efter områdes- eller ruttspecifika planer med små åtgärder som kan genomföras snabbt. Det finns många behov i både stora och små kommuner. Den styrande principen är att cykeln behandlas som ett fordon för vilket man skapar logiska, smidiga och trygga trafikarrangemang. Samtidigt förbättrar den klara styrningen av cykeltrafiken också fotgängarnas ställning och förhållanden. Målområdenas invånar- och cykelföreningar kopplas kraftigt till kartläggningen av åtgärdsbehoven och planeringen av lösningarna.

Förmånliga och effektiva åtgärder är exempelvis att göra biltrafiken lugnare på gator som fungerar som cykelrutter, att styra cyklingen till körbanan på lugna gator eller på alltför smala leder för lätt trafik samt att klargöra cykelbanornas kontinuitet och körrutterna i anslutningar. Ytterligare åtgärder som är lätta att genomföra är markeringar på körbanan, som styr trafikanterna effektivt (även på cykelbanorna), ändringar i ljusstyrningens faser, ändringar i förkörsrätten och markeringarna i korsningar, installation av lägre kantstenar, tryggare cykelbanearrangemang vid hållplatserna och bättre vägledning.

Nya innovativa gatutyper och möjligheter att ordna cykeltrafiken införs, exempelvis cykelfiler och enkelriktade cykelbanor, cykelfickor i anslutningarna, gårdsgatulösningar i stadscentra, cykelgator (en med trottoar försedd gata för cyklar) samt exempelvis normala gator som gjorts lugnare med cykelport eller andra sätt, och där cyklingen sker på körbanan. Olika platser och miljöer kräver olika arrangemang. Instruktioner utfärdas för planeringen av nya lösningar och alternativa lösningar i anslutning till uppdateringen av planeringsinstruktionerna för gång och cykling (åtgärd 8).

Bestämmelserna om markeringen av en fortsättning på en cykelväg på ett ställe där körbanan korsas har ändrats. Samtidigt som kommunerna och ELY-centralerna går igenom körbanemarkeringarna på ställen där cykelvägen korsar körbanan är det bra att samtidigt kartlägga korsningsarrangemangen och behoven att förbättra dem.

Kostnader/finansiering: En del av åtgärderna kan genomföras i anslutning till kommunernas och statens väghållnings- och gatubeläggningsarbeten. Entreprenadavtalen justeras vid behov på så sätt att små förbättringsåtgärder kan genomföras snabbt och flexibelt. Åtgärderna kräver dock också tilläggsfinansiering. För statens del kan finansiering inkluderas i investeringsprogrammen för små projekt som främjar trafiksäkerheten.

Aktörer som griper tag i detta: kommunerna och stadsregionerna, ELY-centralerna

Medverkande åtminstone: KM, Trafikverket, lokala cyklingsorganisationer

13. Höja kvaliteten på huvudlederna för cykling

För att trygga färdkedjornas funktion bör nivån på huvudlederna för cykling höjas. På det lokala planet är det av central vikt att planera ett målinriktat och kontinuerligt huvudnätverk för cykling som har goda kopplingar till markanvändningen och betjänar de viktigaste cykelströmmarna väl. Lednätverket kan i mån av möjlighet också utnyttja trivsamma rutter som inte följer vägkanterna. Den målsatta nivån för dessa huvudleder i olika stadszoner definieras, de viktigaste förbättringsobjekten utses och förbättringsplaner uppgörs och genomförs. Man sörjer också för att underhållet, väghållningen och vägledningen på huvudrutterna är högklassig.

Flera städer och stadsregioner planerar för närvarande kvalitetskorridorer för cykling. Arbetet med att förbättra huvudlederna för cykling till högklassiga kvalitetskorridorer ges ytterligare fart exempelvis med ett gemensamt pilotprojekt för staten och kommunerna som inriktas på de tio viktigaste objekten i stadsregionen.

Kostnader/finansiering: Projekten för att bygga nya leder för lätt trafik i statens och kommunernas investeringsprojekt bör kompletteras med de betydande projekten för förbättring av huvudlederna för cykling. De viktigaste utvecklingsobjekten prioriteras vid trafiksystemplaneringen. Åtgärderna kräver tilläggsfinansiering av både staten och kommunerna.

Aktörer som griper tag i detta: kommunerna och stadsregionerna, ELY-centralerna

Medverkande åtminstone: KM, Trafikverket, HRT, Pyöräilykuntien verkosto, lokala cyklingsorganisationer

14. Bygga länkar som saknas

De avsnitt i nätverken för gång och cykling i stadsregionerna och mindre tätorter som saknas eller gör färden kortare byggs med lösningar som lämpar sig för stället, särskilt i stadscentra och andra viktiga diskontinuitetsställen. Utvecklandet av nätverken för cykeltrafik i stadsregionerna bör bygga på en regional plan över ett målsatt nätverk av cykelleder som beaktar markanvändningens utveckling.

Kostnader/finansiering: Åtgärderna kräver tilläggsfinansiering av både staten och kommunerna. Centrala objekt prioriteras vid trafiksystemplaneringen. För kommunernas del bör satsningarna inriktas särskilt på en förbättring av förhållandena för gång och cykling i centrumområdena.

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna, ELY-centralerna/trafiken

Medverkande åtminstone: KM, Trafikverket, HRT

15. Ordna kundparkering i stadscentra och i anslutning till tjänster

En fungerande och trygg cykelparkering som lämpar sig för miljön ordnas i centrumområden, och sådana kundparkeringsplatser som behövs ordnas i anslutning till offentliga och privata tjänster. Den offentliga sektorns åtgärder lyfts fram som exempel, och privata företag utmanas att delta.

Kostnader/finansiering: Den finansiering som ordnandet av den allmänna cykelparkeringen i centrumområdena ska beaktas då kommunernas investeringsprogram görs upp. Fastigheternas kundparkering ordnas som en del av den normala fastighetsskötseln och dess finansiering.

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna

Medverkande åtminstone: Kommunernas och statsförvaltningens kundbetjäningsställen, privata företag inom handel och service, lokala cyklingsorganisationer



4.2.4 Skapa fungerande resekedjor

Gång är den viktigaste formen av anslutningstrafik till kollektivtrafiken. En bra gångförbindelse till hållplatsen eller stationen är ett grundläggande villkor för att människor ska åka kollektivt. Anslutningscykling är i sin tur ett effektivt, förmånligt och hållbart sätt att utvidga den effektiva kollektivtrafikens influensområde på områden som ligger utanför promenadavstånd. Kollektivtrafiken och gång eller cykling används också i stor omfattning parallellt, beroende på resans avsikt, årstid och väglag. Tillsammans bildar de ett konkurrenskraftigt alternativ till personbilen och särskilt till anskaffningen av en andrabil till familjen.

På järnvägs- och busstationerna handlar det största behovet av utveckling just om cykelparkering. Problem är det ringa antalet parkeringsplatser och de få arrangemangen, cykelställningarnas kvalitet och funktion samt vandalism och cykelstölder. Ett välfungerande system för anslutningscykling förutsätter ordenliga parkeringsplatser på vilka cykeln kan låsas fast från ramen. Priset på till och med en högklassig cykelparkering är lågt jämfört med kostnaderna för parkeringsplatser för bilar. Vad gäller cykelparkering vid järnvägsstationer är det dessutom väsentligt att parkeringsplatserna placeras så nära rälsen som möjligt. Det finns många exempel på att det finns tillräckligt många parkeringsplatser för cyklar, men de används inte på grund av att de ligger för långt från rälsen. På stationerna behövs också trygga parkeringsplatser för cyklar som förvaras i destinationen. Denna fråga har nästan utan undantag glömts bort även på de järnvägsstationer, på vilka cykelparkeringen

utvecklats på annat sätt. Inga cykelparkeringar har byggts exempelvis i anslutning till parkeringsanläggningarna i anslutning till centrumstationerna.

Ordandet av cykelparkeringen vid järnvägsstationer och hållplatser försvåras av stationsområdenas och fastigheternas ägarförhållanden. Ansvar för skötseln och underhållet fördelas beroende på plats mellan staten, kommunerna, VR och privata fastighetsägare. På många ställen har det varit svårt att hitta en aktör som kunde ta ansvaret för att ordna en ordentlig parkering. Därför behövs effektivisering av planeringen av cykelparkeringen och riktlinjer för ansvarsfördelningen vid planeringen av driftplatserna för persontrafik på järnvägarna. Även fördelningen av ansvaret för cykelparkeringen vid busstationerna mellan kommunerna, stationsfastigheternas ägare och Matkahuolto behöver göras klarare.

Busshållplatserna i stadsregionerna och tätorterna är redan i dagens läge i mycket stor omfattning lätta att nå till fots eller med cykel. Huvudobjekten för utvecklandet är de centrala anslutningshållplatserna för kollektivtrafikens stomförbindelser, där det behövs trygga parkeringsplatser för cyklar och på sina ställen även förbättring av de fotgängar- och cykelförbindelser som leder till hållplatsen. Förbindelserna särskilt till busshållplatser som ligger vid livliga huvudleder är ställvis besvärliga och otrygga. Vid sidan av parkeringen är möjligheten att transportera cykeln enkelt och förmånligt på tåg och på bussar i fjärrtrafik en väsentlig del av färdkedjan.

SPETSÅTGÄRDER

16. Ordna cykelparkering vid järnvägsstationer och resecentraler

Läget för cykelparkeringen och fotgängarförbindelserna vid järnvägsstationerna har kartlagts, och utifrån kartläggningen håller man på att göra upp en utvecklingsplan för driftplatserna för persontrafik. Samtidigt bör man separat för varje objekt utreda fördelningen av ansvaret för och finansieringen av anslutningsparkeringen för cyklar mellan Trafikverket, VR, kommunerna och privata aktörer. Vid sidan av parkeringsplatser för cyklar som använts för resan hemifrån till stationen behövs på de största stationerna också trygga parkeringsutrymmen för cyklar som förvaras över natten i färdkedjans slut, exempelvis i parkeringsanläggningar i anslutning till stationerna.

För att skapa en verksamhetsmodell genomförs ett pilotprojekt, där man i den resecentral som väljs som objekt planerar och testar samarbetsformerna, finansieringsansvaret och avtalsformerna för olika aktörer i syfte att bygga kundorienterade cykelparkeringsarrangemang och ordna underhållet av dessa arrangemang.

Kostnader/finansiering: Införandet av ordentliga arrangemang för cykelparkering i planerna för utveckling av banorna och stationerna säkerställs. Dessutom behövs tilläggsfinansiering för utveckling av passagerarnas omständigheter, framkomligheten och anslutningsparkeringen vid järnvägsstationerna. Finansieringen av de nya resecentraler som är under planering i en del städer bygger i stor omfattning på avkastningen från fastighetsutvecklingen i anslutning till projekten. Denna finansieringsram bör också omfatta ordentlig kort- och långvarig cykelparkering.

Aktörer som griper tag i detta: Trafikverket

Medverkande åtminstone: KM, VR, Kommunförbundet, kommunerna, HRT, privata aktörer

17. Ordna cykelparkering vid busstationer och busshållplatser

Kommunerna kontrollerar läget inom cykelparkeringen vid busstationerna och bygger fungerande, trygga och tillräckliga parkeringsarrangemang antingen som en del av projektet för att utveckla cykelparkeringen i centrum eller som en del av stationsfastighetens normala skötsel. Vid sidan av parkeringsplatser för cyklar som körts hemifrån till stationen behövs på stationerna också trygga parkeringsutrymmen för cyklar som förvaras över natten i färdkedjans slut.

Utvecklandet av cykelanslutningarna till busstrafiken inleds genom att 50–100 kvalitetshållplatser längs gator och landsvägar runt om i landet väljs ut för utveckling utifrån gemensamt definierade kriterier. Utvecklingsåtgärderna omfattar efter behov förbättring av cykelparkeringen och de gång- och cykelförbindelser som leder till hållplatsen. Utvecklingsobjekten finns i huvudsak i större stadsregioner på platser som har ett bra utbud bussturer och där cykelanslutningen har betydande utvecklingspotential. ELY-centralerna och kommunerna väljer hållplatserna exempelvis inom ramen för stadsregionernas trafiksystemarbete. Som bakgrund behövs utredningar över anslutnings- och omstigningshållplatsernas utvecklingsbehov på stadsregionnivå, utifrån vilka de viktigaste hållplatserna väljs med i det riksomfattande utvecklingsprogrammet.

Kostnader/finansiering: För att ordna cykelparkering på hållplatser som är på statens ansvar behövs tilläggsfinansiering. Kommunernas satsningar kan inriktas på utveckling av cykelparkeringen vid hållplatser i gatunätet och busstationer samtidigt som landsvägshållplatserna utvecklas med statens finansiering. Cykelparkeringsbehoven på busstationer som ligger i centrumområden ska beaktas vid ordnandet och finansieringen av kommunernas allmänna cykelparkering. Stationsfastigheternas cykelparkering ordnas som en del av den normala fastighetsskötseln och dess finansiering.

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna och stadsregionerna, ELY-centralerna

Medverkande åtminstone: KM, Trafikverket, HRT samt städernas och stadsregionernas övriga kollektivtrafikmyndigheter, Bussförbundet, Matkahuolto, övriga stationsfastighetsägare

18. Ordna möjligheter till transport av cyklar inom kollektivtrafiken

Möjligheterna att transportera cyklar förbättras och antalet cykelplatser ökas särskilt på tågen för lokaltrafik och fjärrtrafik i huvudstadsregionen. Behovet att transportera cyklar beaktas vid anskaffningen av materiel. Prissättningen justeras så att den stöder användningen av cykel som en del av resan i kollektivtrafiken.

Kostnader/finansiering: Kräver ingen tilläggsfinansiering

Aktörer som griper tag i detta: HRT, VR

Medverkande åtminstone: Huvudstadsregionens materielbolag, KM, Trafikverket



4.2.5 Sätta ledhållningen i skick

Trottoarerna och cykelbanorna är på sina ställen i ett farligt dåligt skick, och reparationsåtgärderna är långsamma. Gropar, guppar och sprickor samt det långsamma avlägsnandet av sand om våarna försämrar inte bara cykelresornas smidighet, utan utgör också en säkerhetsrisk för cyklister, rullskridskoåkare och synskadade. Framkomliga fotgängarförbindelser är viktiga särskilt för äldre, som ofta har bristande kondition och rörelseförmåga. Uppföljningen av ledernas skick och schemaläggningen av reparationsåtgärderna är för gång- och cykelförbindelsernas del inte på samma nivå som inom biltrafiken. Utöver kommunernas och statens leder ska också trottoarer och gårdar som är på fastigheternas ansvar hållas i skick.

Man har redan länge strävat efter att fästa uppmärksamhet vid fotgängar- och cyklingsarrangemangen vid byggarbetsplatserna, men förbättringarna har skett långsamt. Trafikarrangemangen under pågående byggarbete är ofta mycket besvärliga, särskilt för personer med nedsatt rörlighet eller funktionsförmåga, och som värst kapar schakten fotgängar- och cykellederna helt. Ofta är också skyltningen av ersättande rutter förargligt dålig. Efter slutfört byggarbete får schakten ofta ligga länge utan beläggning. Övervakningen måste göras ännu strängare och avvikelser från de godkända byggarbetsplatsplanerna och försummelser av åtgärder efteråt sanktioneras i tillräcklig omfattning.

Förebyggandet av halka på trottoarerna är en viktig säkerhetsfaktor. Fotgängarnas halkolyckor orsakar årligen minst tusentals olyckor som leder till benbrott och cirka tio personer dör i dem varje år²⁰. Rädslan för halka begränsar seniorernas mobilitet på vintern. Halkolyckor har stora samhällsekonomiska konsekvenser. Seniorer är den största riskgruppen och behovet av ett högklassigt vinterunderhåll betonas ytterligare i takt med att befolkningen åldras.

Ett högklassigt underhåll av cykelbanorna är en förutsättning för vintercyklingens popularitet. Vintercyklingens växande popularitet exempelvis i Uleåborg och i flera svenska städer har påverkats av att de har rutten med hög vinterunderhållsnivå. En bra underhållsnivå uppkommer inte av sig själv utan förutsätter att man medvetet strävar efter att stödja vintercyklingen inom planeringen, upphandlingen och genomförandet av underhållet. Exempelvis på leder som är viktiga för arbetsresorna ska man ha som mål att röja snön och förebygga halka innan morgonruschen börjar.

SPETSÅTGÄRDER

19. Sköta om trottoarernas och cykelbanornas skick

Trottoarernas och lätttrafikledernas konstruktioner och beläggning hålls i det skick som en smidig och trygg trafik kräver. Staten och kommunerna sköter om att underhållsanslagen även omfattar tillräcklig finansiering för uppehållande av fotgängar- och cyklingsinfrastrukturen. Ledernas skick och finansiering lyfts fram också i stadsregionernas trafiksystemarbete. Övervakningen av fotgängar- och cyklingsarrangemangen vid byggarbetsplatser intensifieras och sanktionerna för försummelser stramas åt (bl.a. en anteckning om sanktionerna införs i entreprenadprogrammen i Trafikverkets verksamhetssystem).

Kostnader/finansiering: Kräver nödvändigtvis inte omfattande tilläggsfinansiering, men dock förändringar i tyngdpunkterna inom totalbudgeten för underhållet av gator och vägar genom prioritering av gång och cykling.

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna och stadsregionerna, ELY-centralerna

20. Ordna bra sommar- och vinterunderhåll av trottoarer och cykelbanor

De berörda aktörerna går igenom kvalitetskriterierna och metoderna för sommar- och vinterunderhåll (snöröjning, förebyggande av halka, avlägsnande av sand osv.) av trottoarer och lätt trafik med perspektiv på både gång och cykling. De justeras vid behov till den nivå som smidiga och trygga vardagsresor förutsätter, och tillräckliga sanktioner för entreprenörernas försummelser fastställs. De berörda aktörerna sköter om att alla fotgängar- och cykelledsnätverk i stadsregionerna och tätorterna har en underhållsklassificering som utgår från gång- och cykeltrafikens behov, överskrider gränserna mellan förvaltningsområdena och säkerställer en hög underhållsnivå för huvudlederna. En bra verksamhetsmodell kan vara exempelvis att kommunen och den lokala cyklingsorganisationen samarbetar vid kartläggningen av huvudlederna. Statens och kommunernas ledklassificeringar och kvalitetskrav samordnas i stadsregionerna. Användarna informeras om vinterunderhållet. Vinterunderhållet av gatumöbler, exempelvis cykelställningar, tas med i underhållsavtalen och ställningar med tak byggs för att underlätta underhållet. Aktörerna sörjer också för att centrala busshållplatser och fotgängarförbindelserna till dem har en bra vinterunderhållsnivå.

Kostnader/finansiering: Kräver nödvändigtvis inte omfattande tilläggsfinansiering, men dock förändringar i tyngdpunkterna inom totalbudgeten för underhållet av gator och vägar genom prioritering av gång och cykling.

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna och stadsregionerna, ELY-centralerna

Medverkande åtminstone: Privata fastigheter, entreprenörer, lokala cyklingsorganisationer

4.3 Allt finns nära

Resans längd är en viktig faktor som styr valet av fortskaffningssätt. De rådande utvecklingstrenderna, som går ut på att samhällena splittras och betjäningsställena blir färre, gör färderna längre, vilket försämrar förutsättningarna för gång och cykling. Ökningen av bilägandet och särskilt det ökande antalet andrabilar i familjer i bilstadsområdet minskar avsevärt användningen av andra fortskaffningssätt.

Målet att säkerställa förutsättningarna för gång och cykling bör vara en viktig utgångspunkt vid planeringen av markanvändningen. Byggandet av bostäder och kontorslokaler i stadsregionernas gång- och cyklingszoner och intill centrum av mindre tätorter har nyckelposition. Det är viktigt att styra utvecklingen av det offentliga och privata servicenätverket på ett sådant sätt att tjänsterna också kan nås till fots eller med cykel.

De viktigaste sätten att trygga möjligheterna att färdas till fots eller med cykel till vardags är att

- förbättra och bygga ut gång- och cykelzoner som bygger på korta avstånd och varierande funktioner
- stärka de offentliga och kommersiella närtjänsterna
- planera och anvisa nätverk för cykling och gång med goda kopplingar till markanvändningen och cykelparkeringar för fastigheter i planer på olika nivåer

4.3.1 Bygga en stad för fotgängare och cyklister

Undersökningsresultat visar att särskilt fotgängarzonen erbjuder möjligheter att leva utan bil, och detta syns också i människornas val av fortskaffningssätt²¹. Andelen resor till fots är klart störst i stadsregionernas och tätorternas fotgängarzoner. Som fotgängarzon klassificeras ett tätt bebyggt område som utsträcker sig 1–2 kilometer från tätortens centrum, där det finns många arbetsplatser och tjänster inom nära räckhåll för invånarna. Även i undercentra kan uppstå fotgängarzoner, om de har en tillräckligt mångsidig servicestruktur.

Cykling är oftast populärast på fotgängarzonens randzon, som utsträcker sig 2–5 kilometer från centrum. Detta förstadsområde som omger fotgängarzonen samt de mer omfattande kollektivtrafikzonerna som har ett bra utbud av kollektivtrafik bildar ett område, där cykeln och kollektivtrafiken tillsammans utgör ett fungerande fortskaffningssätt för många resor. I denna cyklings- och kollektivtrafikzon kan man sköta vardagssysslorna också utan bil, eller så är hushållens behov av en andrabil åtminstone liten.

Utvecklingen av fotgängarzonerna i städerna, undercentrumområdena och de mindre tätorterna och av cyklingszonerna som omger dem har stor betydelse för framtiden vad gäller gång och cykling. Även om invånarna i dessa zoner går och cyklar flitigt redan idag, finns det goda möjligheter till en betydande ökning av andelen gång och cykling, om utvecklingen av byggandet, trafikarrangemangen och servicenätverket stöder resor som görs till fots eller med cykel. Tilläggs- och kompletteringsbyggandet i fotgängar- och cyklingszonerna erbjuder därför en stor potential för ökade resor till fots eller med cykel. I många stadsregioner har fotgängarzonens invånarantal ökat klart under de senaste tio åren ²². Å andra sidan har befolkningen i bilstadsområdena ofta vuxit ännu mer.

För att utvecklingen av markanvändningen ska kunna styras i en hållbar riktning måste kommunerna bedriva en aktiv och långsiktig markpolitik, med vilken det är möjligt att säkerställa möjligheterna att bygga ut samhällsstrukturen i fördelaktiga riktningar, hantera tidtabellerna för förverkligandet av områden och närtjänsterna i anslutning till dem och bromsa upp det spridda byggandet i tillväxtregionernas randområden.

En ny infallsvinkel på planeringen och byggandet av samhällen representeras av zontänkandet²³, där servicecentrens tillgänglighet med olika trafikformer styr både den övergripande och den detaljerade planeringen av markanvändningen och trafiken. Samtidigt utvidgas trafikplaneringens perspektiv från trafikförbindelser till en granskning av olika funktioners tillgänglighet. Genom att identifiera samhällets totalstruktur och utvecklingspotentialen i fotgängar-, cykel- och kollektivtrafikzonerna kan man målinriktat utveckla samhällsstrukturen i en hållbar riktning. Då blir förutsättningarna för mobilitet i närmiljön och en miljö som lockar att göra resor till fots eller med cykel centrala utgångspunkter i planeringen på detaljnivå.



SPETSÅTGÄRDER

21. Planera och bygga en fotgängar- och cykelstad

De berörda aktörerna planerar och planlägger en stadsstruktur som har blandade funktioner och korta förbindelser och där mobiliteten bygger på gång och cykling. Fotgängar- och cyklingszonerna i stadsregionerna och mindre tätorter kompletteras och förnyas genom tilläggs- och kompletteringsbyggnad och genom att utnyttja de möjligheter som erbjuds av ombyggnaden av industri-, lager- och trafikområden vilkas användningsändamål förändras. Ställvis kan fotgängar- och cyklingszonen utvidgas genom att bygga förbindelser som gör promenadavstånden kortare exempelvis över vattendrag eller genom att bygga ut centrumstrukturen på ställen där det finns efterfrågan.

Bilstadsstrukturens attraktionskraft minskas genom att erbjuda invånare och företag attraktiva alternativ i fotgängar- och cyklingszonen. Byggandet och kommunernas satsningar schemaläggs med framförhållning på så sätt att fotgängar- och cykelförbindelserna är färdiga redan då områdena byggs.

Kostnader/finansiering: En sammanhängande samhällsstruktur sparar både samhällets och invånarnas kostnader

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna

Medverkande åtminstone: Landskapsförbunden, ELY-centralerna, MM

22. Bedöma detaljplanernas trafikkonsekvenser

Bedömningen av trafikkonsekvenserna på olika planläggningsnivåer förbättras. Lättanvända bedömningsredskap utvecklas och tas i bruk, och de används i planläggningsskedet för utvärdering av planernas konsekvenser för mobiliteten och dess kostnader. I samband med detta utnyttjas exempelvis en reseprestationshandbok och Urban Zone-granskningar. Särskild uppmärksamhet fästs vid bedömningen av förutsättningarna för gång och cykling och funktionernas tillgänglighet. Etablerade metoder för bedömning av de motions- och hälsoeffekter som följer av de olika fortskaffningssätten utvecklas. Som stöd för bedömningen behövs bättre information om och uppföljning av gång- och cyklingsmängderna än i dag.

Förfaranden för auditering av planläggningslösningar med perspektiv på gång och cykling utvecklas som en del av den normala beredningsprocessen för planläggningen. I planläggningen tillgodogörs i mån av möjlighet invånar- och cyklingsföreningarnas och ELY-centralernas uppfattningar och sakkunskap om gång- och cykeltrafikens behov.

Kostnader/finansiering: Kräver ingen tilläggsfinansiering

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna

Medverkande åtminstone: MM, KM, Trafikverket, ELY-centralerna, landskapsförbunden, invånar- och cyklingsföreningarna, SHM, HRT

4.3.2 Bygga tjänsterna närmare

Nätverket av både offentlig och privat närservice håller på att glesna. Samtidigt försämras tjänsternas tillgänglighet till fots och med cykel. I mindre tätorter och centra håller serviceutbudet att försämras som helhet, och även i större tätorter och centra koncentreras när servicen till större enheter eller förflyttas från bostadsområdena till platser längs trafiklederna som kan nås med bil.

I den offentliga debatten har man främst diskuterat koncentrationsutvecklingen inom handeln, och lagstiftningen gällande styrandet av placeringen av storenheterna inom detaljvaruhandeln har nyligen stramats åt. Besparingstrycket inom den offentliga ekonomin och förändringarna i förvaltningen ökar trycket att koncentrera också de offentliga närtjänsterna. Konsekvenserna av förändringar i det offentliga servicenätverket bedöms ofta i begränsad omfattning, dvs. endast utifrån den aktuella förvaltningssektorns utgifter. Man borde även iaktta konsekvenserna för invånarnas rörlighet och dess effekter, exempelvis ökningen av skoltransporterna och angöringstrafiken, bevarandet av seniorernas självständighet och rörlighet²⁴ och den ökande trafikens klimatkonsekvenser. Metoder för detta utvecklas som bäst som en del av programmet för mobilitetsstyrning. Även inom styrningen av markanvändningen borde man vid sidan om detaljhandeln även fästa uppmärksamhet vid placeringen av de offentliga tjänsterna.

SPETSÅTGÄRDER

23. Styra de kommersiella tjänsternas placering

De kommersiella tjänsternas placering styrs även i fortsättningen och närtjänsternas förutsättningar stöds med hjälp av planering av markanvändningen och planläggningsstyrning i enlighet med lagstiftningen. Placeringen av tjänster av olika typer styrs till trafikmässigt lämpliga platser, och förutsättningar skapas för bevarande av närtjänster i förorterna och placering av tjänsterna mitt i bosättningen genom utveckling av förortsstrukturen.

Kostnader/finansiering: Kräver ingen tilläggsfinansiering

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna

Medverkande åtminstone: Landskapsförbunden, ELY-centralerna, MM, företagen

24. Bedöma de offentliga tjänsternas trafikkonsekvenser

De berörda aktörerna fastställer krav eller utfärdar anvisningar om bedömning av de trafikmässiga konsekvenserna av beslut som gäller det offentliga servicenätverket. I bedömningen ingår en sektorgränsöverskridande granskning av tillgänglighets-, rörlighets- och hälsoeffekterna och -kostnaderna. I anslutning till utarbetandet av kraven eller anvisningarna beaktas den metodutveckling som redan gjorts. Denna bedömning förutsätts av projekt för byggnad av offentliga tjänster som får statsunderstöd (t.ex. skolor, idrottsanläggningar osv.).

Kostnader/finansiering: Kräver ingen tilläggsfinansiering

Aktörer som griper tag i detta: KM, SHM, UKM, MM, Trafikverket

Medverkande åtminstone: Kommunerna, landskapsförbunden, ELY-centralerna, HRT

4.3.3 Införa förbindelserna och parkeringsarrangemangen i detaljplanerna

Gång- och cyklingsförbindelser beaktas i general- och detaljplanerna i varierande omfattning, och de är sällan faktorer som styr planläggningen. Det finns inte alltid en övergripande syn på de målsatta nätverken för gång och cykling, eller så förmedlas denna syn inte till planläggningen eller det mer detaljerade förverkligandet av områdena. Nätverket av leder för gång och cykling byggs alltför ofta upp efter biltrafikledernas villkor och principer, vid sidan av dem. Förbindelsebehov och -möjligheter som är oberoende av väg- och gatunätverket blir lätt utforskade.

I bästa fall har man tagit fotgängarförbindelserna som utgångspunkt för planläggningen av nya områden, därefter cyklingen, kollektivtrafiken och till sist biltrafiken, och även lyckats genomföra denna princip från generalplannivå ända ner till förverkligandet av detaljerna.

De nuvarande bilplatsnormerna och planbestämmelserna säkerställer att bilismen ökar kontinuerligt, och kostnaderna för bilparkeringen fördelas också på dem som inte har bil. Ordentliga förhållanden för cykelparkering krävs mer sällan. Lättanvända och trygga förvaringsutrymmen för cyklar är emellertid en ovillkorlig förutsättning för smidig cykling till vardags. Många kommuner har dock småningom börjat slå fast normer för cykelparkering i byggnadsordningarna och planbestämmelserna.

SPETSÅTGÄRDER

25. Införa gång- och cykelförbindelserna i general-, detalj- och landskapsplanerna

De berörda aktörerna utformar principerna för vilka gång- och cykelförbindelser som erbjuds på olika områden på landskapsplans- och särskilt generalplansnivå. De målsatta nätverken för gång och cykling planeras helhetsinriktat antingen i anslutning till generalplanläggningen eller i separata planer som bevarar en stark koppling till markanvändningen. Reserveringarna för det målsatta nätverket presenteras också på generalplanekartorna, så att de styr den mer detaljerade planeringen av markanvändningen även i praktiken. Nödvändiga utrymmesreserveringar görs på detaljplanläggningsnivå. Förbindelserna för gång och cykling planläggs utifrån deras olika behov på alla planläggningsnivåer.

Kostnader/finansiering: Kräver ingen tilläggsfinansiering

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna

Medverkande åtminstone: Landskapsförbunden, ELY-centralerna

26. Fastställa normer för cykelparkering

Normer för cykelparkering införs i kommunernas byggnadsordningar och planbestämmelser på samma sätt som för bilparkering. Kommunerna kräver att sökande redogör för hur cykelparkeringen ordnas när de söker bygglov, och förverkligandet av cykelparkeringarna övervakas. Detta uppmuntras genom att utfärda sammanfattade rekommendationer för cykelparkeringsnormer som tillämpas i olika stadsstrukturzoner och i anslutning till funktioner av olika slag, för uppföljning av normerna i planläggnings- och

byggnadsskedet och för kraven på en bra cykelparkering, och skicka rekommendationerna till kommunerna.

Kostnader/finansiering: Kräver ingen tilläggsfinansiering

Aktörer som griper tag i detta: Kommunerna

Medverkande åtminstone: MM, Kommunförbundet, ELY-centralerna, Pyöräilykuntien verkosto

4.4 Systemet fungerar

Främjandet av cykling och gång ska omvandlas från målsättningar till en konkret del av utvecklandet av samhällena och trafiksystemet. Det räcker inte med god vilja, utan det behövs val som främjar gång och cykling i de beslut och resursallokeringar som styr utvecklandet av samhällena och trafiksystemet.

Inom både finansieringen och allokeringen av personalresurser inom trafiksektorn bör man sikta på att fördela resurser till olika fortskaffningssätt efter den målsatta fördelningen av fortskaffningssätt. Tagna för sig är åtgärderna för främjande av gång och cykling små och också förmånliga jämfört med stora trafikprojekt.

Viljan och engagemanget för målen bedöms också när främjandet av gång och cykling kräver ekonomiska incitament som främjar arbetsresor till fots eller på cykel eller åtgärder som begränsar bilåkningen, t.ex. lägre hastigheter eller omfördelning av trafikrummet.

De viktigaste sätten att förbättra förutsättningarna för gång och cykling är att

- lyfta gång och cykling klarare fram i statens och kommunernas trafikpolitik än i dag
- införa ekonomiska incitament för arbetsresor till fots eller med cykel
- tilldela planeringen och främjandet av gång och cykling tillräckliga, kompetenta personalresurser samt att följa upp gång- och cyklingsmängderna
- införa trafikregler som stöder ökningen av och säkerheten inom gång och cykling och att bedriva information och övervakning på dessa område

4.4.1 Engagemang och finansiering behövs

Gång och cykling har varit bristfälligt framme i statens och kommunernas beslutsfattning. Dessutom har statens ringa finansiering av det grundläggande underhållet av lederna lett till att kommunerna också finansierar en stor del av de lättrafikleder som byggts längs landsvägarna. I kommunerna byggs lättrafiklederna på nya områden i allmänhet automatiskt i anslutning till den övriga kommunaltekniken, men det finns små medel för att höja nivån på den befintliga fotgängar- och cyklingsinfrastrukturen.

I stadsregionerna inriktas statens och kommunernas trafikfinansiering på grund av förvaltningsgränserna inte alltid på de nödvändigaste objekten. Detta drabbar särskilt förbättrandet av förhållandena för gång och cykling. Med tanke på helheten vore det effektivast att staten inte satsade i första hand på leder för lätt trafik längs landsvägarna utan på de regionalt viktigaste objekten – även om de ligger på områden som administreras av en kommun. I det nuvarande finansieringssystemet är detta inte möjligt.

Ett viktigt sätt att stöda hållbara fortskaffningssätt är att allt effektivare inrikta prissättningen av trafiken (skatter och avgifter) efter de trafikpolitiska målen. Införandet av vägtullar och rusningsavgifter för att bromsa upp ökningen av biltrafiken utreds. Även utbudet, styrningen av användningen och prissättningen av parkeringsplatser för bilar är en effektiv metod som kommunerna kan använda för att påverka användningen av olika fortskaffningssätt särskilt i centrumområden.

På arbetsplatserna gynnas bilresor exempelvis genom gratis parkering. Arbetsgivarna bör ha möjlighet att erbjuda liknande ekonomiska incitament också till dem som gör sina arbetsresor till fots eller med cykel. Avdraget för arbetsresor inom beskattningen sporrar inte att göra arbetsresorna till fots eller med cykel, även om detta vore önskvärt ur samhällets perspektiv.

Det är svårt att följa upp utvecklingen av fotgängar- och cykeltrafikens popularitet eftersom det är svårt att få information både på riksplanet och lokalt. De allmänna trafikräkningarna som Trafikverket och ELY-centralerna svarar för ska kompletteras med räkning av fotgängare och cyklister. I de största stadsregionerna behövs ett nätverk av automatiska räkningspunkter. Med hjälp av dem kan man utveckla principerna för en utvidgning av beräkningsuppgifterna (bl.a. koefficienter för tid och variationer i väderleken.) Dessutom blir största delen av fotgängar- och cykelolyckorna utanför statistiken, även de olyckor som leder till skador. Enstaka fotgängar- och cykelolyckor (halkning, fall) statistikförs inte alls.

Förverkligandet av åtgärderna för främjande av gång och cykling förutsätter i sista hand att någon tar konkret ansvar för att driva dem. Det behövs människor som har tid, vilja och kunnande att handla. Inom trafikförvaltningen i de största kommunerna och städerna finns en del utsedda kontaktpersoner för gång och cykling, men trots detta är personalresurserna ofta alltför små. Det behövs mer planerarsamarbete och utbyte av erfarenheter också mellan kommunerna.

SPETSÅTGÄRDER

27. Synliggöra gång och cykling i trafikplaneringen och trafikpolitiken

Gång och cykling lyfts systematiskt fram och behandlas konkret i statens och kommunernas strategiska planer, verksamhets- och ekonomiplaner och resultatstyrning. De berörda aktörerna sörjer för att gång och cykling – som en del av trafikpolitiken – beaktas också vid uppgörandet, uppföljningen och verkställandet av mer omfattande tväradministrativa samhällsstrategier och -program.

Aktörerna fastställer också lokala mål för utvecklingen av mängden resor till fots och med cykel och följer upp hur målet uppnås. Riktlinjer utfärdas om betoningen av de olika trafikformerna och om utrymmesfördelningen i de olika zonerna i kommunerna och stadsregionerna. Målen och riktlinjerna behandlas på tillräckligt hög nivå i kommunerna och statsförvaltningen, och de kopplas till det övriga trafiksystemarbetet. Regionala utvecklingsprogram för gång och cykling uppgörs. Åtgärderna för att främja gång och cykling läggs fram som konkreta mål för beslutsfattandet, vid behov i form av större paket.

Kostnader/finansiering: Inverkar på finansieringen

Aktörer som griper tag i detta: KM, Trafikverket, ELY-centralerna, kommunerna och stadsregionerna

Medverkande åtminstone: Landskapsförbunden, organisationer i trafik-, idrotts-, hälso- och miljöbranschen

28. Införa ekonomiska incitament för arbetsresor till fots eller med cykel

Konsekvenserna av och behovet att ändra på de ekonomiska incitament som styr fördelningen av fortskaffningssätten i fel riktning, exempelvis skattefri parkeringsförmån som arbetsgivaren erbjuder, bilförmån som är oberoende av användningen och förfarandet av avdrag för arbetsresor i beskattningen, utreds. Motsvarande stöd styrs också till dem som rör sig till fots eller med cykel. Bättre förutsättningar för ekonomiska incitament att göra arbetsresorna till fots eller med cykel skapas. Exempel på lösningar som används utomlands är bland annat en skattefri ersättning som arbetsgivaren betalar för användning av cykel för arbetsresor, en cykel som arbetsgivaren skaffar eller statens månatliga ersättning till dem som cyklar till arbetet.

Kostnader/finansiering: Kostnaderna måste utredas i anslutning till åtgärden

Aktörer som griper tag i detta: FM

Medverkande åtminstone: KM

29. Följa aktivt upp fotgängar- och cykeltrafiken

Mängden resor som görs till fots eller med cykel och kundtillfredsställelsen följs upp både på riksplanet och i stadsregionerna/de största städerna. I stadsregionerna är ordnandet av uppföljningen en av de centrala uppgifterna inom trafiksystemarbetet. ELY-centralerna och så många städer och kommuner som möjligt börjar göra regelbundna räkningar av fotgängar- och cykeltrafiken i enlighet med anvisningarna för räkningarna (Trafikverket och Kommunförbundet). Trafikverket tar ansvaret för att utveckla räkningsmetoderna, trafikundersökningarna, prognosmodellerna och variationskoefficienterna för gång och cykling samt för att uppmuntra ELY-centralerna och kommunerna att genomföra uppföljningen.

Kostnader/finansiering: En ökning av räkningarna i kommunerna kräver tilläggsfinansiering, på samma sätt som ett eventuellt sammanställande av räkningsuppgifterna på det riksomfattande planet.

Aktörer som griper tag i detta: Trafikverket

Medverkande åtminstone: kommunerna och stadsregionerna, ELY-centralerna, KM, Trafi, Trafikskyddet, landskapsförbunden, Pyöräilykuntien verkosto

30. Öka personalresurserna

Mer personalresurser anvisas för planering och främjande av gång och cykling. Trafikverket utser en heltidsanställd kontaktperson för gång och cykling. Stora städer behöver planerare för gång och cykling som arbetar på heltid eller har på annat sätt tillräckliga resurser. En möjlig lösning för mindre kommuner är gemensamma planerare eller annat samarbete för anskaffning av de resurser som behövs. ELY-centralerna säkerställer att ärenden som gäller gång och cykling har tillräckliga resurser, varvid centralerna också kan

erbjuda små kommuner sakkunnighjälp. Samarbete bedrivs med organisationsaktörer och invånare för att tillgodogöra deras sakkunskap.

Kostnader/finansiering: Kan finansieras delvis genom att ändra medarbetarnas befattningsbeskrivningar, delvis genom tilläggsrekrytering
Aktörer som griper tag i detta: Trafikverket, ELY-centralerna, kommunerna
Medverkande åtminstone: ANM (ELY-centralernas verksamhetsanslag), Pyöräilykuntien verkosto, cyklingsorganisationerna och -föreningarna, övriga aktörer i tredje sektorn

4.4.2 Trafikreglerna och trafikulturen blir ett stöd för målen

Alla måste ha möjlighet att röra sig och verka i sin bostadsmiljö utan dödsrisk eller risk för allvarliga skador. En välplanerad trafikmiljö kommunicerar redan i sig det rätta och trygga verksamhetssättet till användaren utan risk för missförstånd. Detta är inte till alla delar fallet i dag, och därför måste man med trafikregler och trafikstyrning åtgärda sådana problemsituationer som skulle ha bättre lösningar inom infrastrukturen. Trafikmiljön, trafikreglerna och trafikbeteendet bildar en ekvation där varje element måste stöda de andra.

Det finns brister i kunskaperna om och efterlevnaden av trafikreglerna hos såväl bilförare som cyklister och övriga trafikanter. Bilförare beaktar ofta inte cyklister som jämbördiga parter i trafiken. Å andra sidan orsakar styrandet av fotgängarna och cyklisterna till kombinerade leder för lätt trafik problem, då cyklisterna inte beaktar de långsammare trafikanterna. Konflikterna mellan de olika fortskaffningssätten – även då de inte leder till olycksfall – gör gång och cykling mindre attraktiva. Om man i den finländska trafikplaneringen börjar sträva efter att betrakta cykeln som fordon i stället för "lätt trafik", förutsätter detta att både cyklister och bilförare handlar enligt reglerna.



Konflikter kan också uppstå inom samma fortskaffningssätt, då man samtidigt vill uppmuntra alla befolkningsgrupper att cykla och ordna snabba och smidiga cykelleder som fungerar i enlighet med biltrafikens regler. I vissa fall kan lösningen vara att avskaffa cykelvägens förpliktande karaktär. Då kunde cyklisten välja mellan körbanan och leden för lätt trafik efter sina färdigheter och behov.

Lagstiftningen om övergångsställen har införts för att skydda och stöda fotgängarnas ställning i tätortstrafiken. Trots detta sker hälften av fotgängarolyckorna på övergångsställen. Alla bilister respekterar inte reglerna om övergångsställen, och särskilt barn och äldre är i en otrygg situation som fotgängare.

Det är ofta svårt eller mycket dyrt att ordna fungerande cykelförbindelser i dagens centrummiljöer. Utrymmet för trafik är begränsat i centrumområdena. Enkelriktade gator som införts för att tillgodose behoven att styra biltrafiken försvårar cykling särskilt i centrumområdena. I flera europeiska länder har man haft positiva erfarenheter av dubbelriktad cykling på enkelriktade gator med låg hastighetsbegränsning.

Cykelvägsarrangemangen vid korsningar och på ställen där cykelvägen slutar är på många ställen sådana att det är svårt för cyklister att handla tryggt och i enlighet med reglerna. Dessutom upplever både cyklister och bilförare ofta att reglerna för väjning vid korsningar och övergångar är svåra att förstå.

SPETSÅTGÄRDER

31. Respektera övergångsställena

Övervakningen av bilförarnas beteende på övergångsställena och upplysningen och undervisningen i anslutning till detta effektiviseras. Ett gemensamt program som betonar information genomförs i samarbete mellan flera olika aktörer. Möjligheterna att övervaka körhastigheterna på städernas huvudgator och övergångsställen med olika tekniska lösningar och sprida förebyggande information om dessa system främjas. Biltrafikens hastigheter sänks på problematiska ställen.

Kostnader/finansiering: Polisens trafikövervakning, upplysning och undervisning kräver tilläggsresurser. En del av statens och kommunernas finansiering av förbättringen av trafiksäkerheten borde styras till effektivisering av skyddsvägs- och hastighetsövervakningen.

Aktörer som griper tag i detta: IM/Polisstyrelsen, kommunerna

Medverkande åtminstone: Trafikverket, Trafikskyddet, Trafi, Utbildningsstyrelsen och UKM

32. Utredda utvecklandet av cyklingslösningarna

En utredning görs om metoderna för trafikstyrning, upplysning om trafikreglerna och behoven att utveckla tolkningen av trafikreglerna eller de bestämmelser som behövs för att stöda cykling som en separat trafikform och som en del av fordonstrafiken. I utredningen kartläggs nuläget utifrån undersökningsdata och erfarenheter som gjorts i Finland och utomlands. Utifrån utredningen inleds åtgärder för nödvändiga ändringar i lagstiftningen. I utredningen behandlas bland annat följande teman:

- Tillstånd till dubbelriktad cykling på enkelriktad gata i ett område med låg hastighetsbegränsning
- Cykelgator
- Cykelvägmärkets förpliktande vs. icke förpliktande karaktär
- Upplysning om cyklistens väjningsregler och/eller eventuella ändringar i reglerna

Kostnader/finansiering: Utredningen kan genomföras med normal omkostnadsfinansiering

Aktörer som griper tag i detta: KM

Medverkande åtminstone: Trafikverket, Trafikskydd, Pyöräilykuntien verkosto

4.4.3 Skrida till handling

En gemensam faktor för framgångarna i de europeiska cykel- och fotgängarstäderna har varit att beslutsfattarna haft ett starkt engagemang för tillväxtmålet inom gång och cykling. Även erfarenheter från Finland visar att ett starkt stöd från den politiska ledningen och tjänstemannaledningen är en viktig förutsättning för det långsiktiga främjandet av gång och cykling. Utöver beslutsfattarnas stöd behövs också en klar vision om utvecklandet av trafiken som man börjar förverkliga med mer detaljerade åtgärder.

I de bästa städerna har främjandet av gång och cykling kopplats på ett lyckat sätt till mer omfattande utvecklingsstrategier, de olika förvaltningsområdenas mål och visionerna för markanvändningen. Som ett mål kan man hålla att allt fler finländska kommuner och städer profilerar sig som föregångare inom hållbar stadsutveckling på samma sätt som Köpenhamn, Växjö och Freiburg, och att främjandet av gång och cykling är en del av denna strategi.



Bild 7. En ökning av gång och cykling stöder målen på många sektorer i samhället

De största framgångarna inom främjandet av gång och cykling har uppnåtts genom att kombinera infrastrukturella förbättringar och marknadsföring. Eftersom regionerna, städerna och kommunerna är i olika situationer, har de regionala åtgärderna olika betoningar. I EU-projektet Promoting cycling for everyone as a daily transport mode (PRESTO) har städerna indelats utifrån deras cyklingspolitik till "nybörjare, uppgående och mästare" (starter, climber, champion) (se bild 9). I städer som tillhör nybörjarklassen ligger tonvikten i åtgärderna på att utveckla en trygg och täckande infrastruktur. När det finns tillräckligt omfattande grundförutsättningar för cykling, kan man lägga större vikt på att förbättra förbindelsernas attraktionskraft och marknadsföringen av cykling. Motsvarande modell kan också tillämpas på främjandet av gång. Det finns redan vidsträckt grundläggande infrastruktur för gång och cykling i stadsregionerna och kommunerna i Finland, och största delen av dem kan räknas som "uppgående" kommuner och städer.

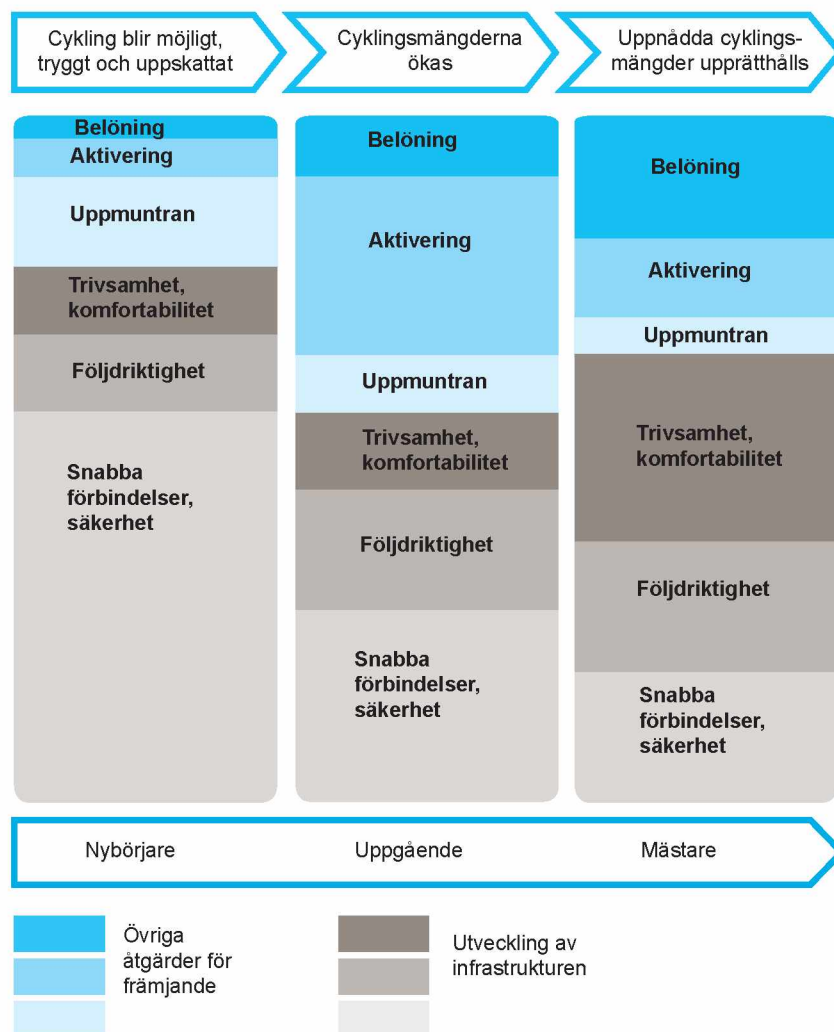


Bild 8. Betoningen inom åtgärderna för att främja cyklingen i städer som befinner sig i olika skeden. Bildens ursprungliga källa: PRESTO Cycling Policy Guide¹⁷. Källa till den finska översättningen: Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi²⁶

Nästan alla av de största städerna i Finland har gjort upp ett utvecklingsprogram för gång och cykling på 2000-talet antingen separat eller som en del av trafiksystemplanen⁴. Däremot har endast omkring var tionde av de små och mellanstora kommunerna och städerna ett utvecklingsprogram för gång och/eller cykling. Programmen betonar ofta främjande av cykling och utveckling av infrastrukturen, och de har också haft stor betydelse på utvecklingen av förhållandena för cykling. Det verkar som om existensen av ett utvecklingsprogram lett till att man fattat politiska beslut som stöder cykling, utsett ansvarspersoner eller -grupper och byggt aktivare cykelbanor.

Målet är att utvidga utvecklingsplanerna för gång och cykling som utgår från de lokala behoven utvidgas till att omfatta alla kommuner i Finland. I planen kan behandlas alla åtgärder som tas upp under temana ovan (kapitlen 4.1–4.4) och samla ihop dem till en omfattande totalplan, från vilken det är möjligt att lyfta fram projekt av lämplig storlek för beslutsfattarna. Tyngdpunkten för de planer som gjorts till dags dato har varit i utvidgandet av lednätverket för lätt trafik, men i fortsättningen ska man också betona behovet att förbättra infrastrukturens kvalitetsnivå och marknadsföringen av gång och cykling. Samtidigt behöver behandlingen av fotgängartrafiken förstärkas.

Utgångspunkter för en bra planering av stads- och tätortsmiljön är att

- *resor till fot tas som det grundläggande fortskaffningssättet i en stad som är byggd i en mänsklig skala,*
- *cykeln betraktas som fordon,*
- *gång och cykling behandlas som separata trafikformer*
- *markanvändningen, trafiken, byggnaderna och det offentliga rummet granskas helhetsbetonat som stadsmiljö och forum för vardagslivet – stadsplaneringen*

I stadsregionerna kopplas uppgörandet av planerna för främjande av gång och cykling till trafiksystemarbetet, och dessa planer kan gott och väl göras upp exempelvis som en del av trafiksystemplaneringen. Ett alternativ till uppgörandet av en plan är att utvidga perspektivet för kommunernas och ELY-centralernas trafiksäkerhetsplaner, så att de blir planer för hållbar och trygg mobilitet som lägger större tonvikt på fotgänger-, cykel- och kollektivtrafikens förutsättningar. Gång och cykling kan behandlas i samma plan eller i olika planer, men i varje fall som separata trafikformer.

Det är inte väsentligt vilket namn planerna får, utan att åtminstone följande element tas upp i planeringen och beslutsfattningen:

- **mål:** målen för främjandet av gång och cykling och deras kopplingar till mer omfattande utvecklingsstrategier för kommunen eller stadsregionen och dess markanvändning
- **trafikvision:** riktlinjerna för de olika trafikformernas ömsesidiga förhållanden och prioriteter samt för principerna för fotgängarmiljön och cyklingslösningarna i olika zoner inom stadsstrukturen
- **målsatta nätverk:** de målsatta nätverken för gång och cykling som är kopplade till den nuvarande markanvändningen och som styr förverkligandet och säkerställer att gång och cykling beaktas i den mer detaljerade planläggningen och trafikplaneringen
- **programmet för byggnad av infrastrukturen:** ett program för förbättring och byggnad av fotgänger- och cykelinfrastruktur som betjänar och styr kommunernas finansieringsbeslut
- **marknadsföring:** de ansvariga aktörernas gemensamma plan om åtgärder för marknadsföring av gång och cykling i regionen och om andra metoder för mobilitetsstyrning.

Uppgörandet och förverkligandet av planerna förutsätter samarbete mellan olika förvaltningsnämnder och aktörer. Även användarnas och den tredje sektorns sakkunskap och resurser behövs. Exempelvis cyklingsorganisationerna kan auditera lösningarna för gång och cykling i detalj- och gatuplanerna. Att målen och riktlinjerna läggs fram för godkännande på en tillräckligt hög nivå i kommunen och även inom

statsförvaltningen skapar en grund för de beslut och den finansiering som åtgärderna kräver.

Ett sätt att initiera betydande förändringar som konstaterats vara bra har varit statens sporrande finansiering för genomförande av pilotprojekt och mer omfattande åtgärder för utveckling av infrastrukturen i utvalda städer. Bland annat i Danmark och Sverige har man haft positiva erfarenheter av projekt, där staten och kommunerna satsat tillsammans på fotgängar- och cykeltrafikens förutsättningar i en kommun eller stadsregion. Samtidiga marknadsföringsåtgärder och andra åtgärder för mobilitetsstyrning som aktörerna genomfört tillsammans har lett till en betydande popularitetsökning för gång och cykling. I anslutning till utvecklingsprojektet Jaloin i början av 2000-talet genomfördes modellkommunprojekt för lätt trafik även i Finland. I fortsättningen behövs pilotprojekt som samtidigt leder till synliga förändringar även i trafikmiljön.

SPETSÅTGÄRDER

33. Det första steget: starta pilotprojekt

De berörda aktörerna bereder ett modellkommunprojekt, där en stadsregion i taget väljs som objekt för pilotprojektet "Den finländska fotgängar- och cykelstaden". Till den utvalda regionen styrs i 3–4 års tid en del av statens tilläggsfinansiering för marknadsföring av gång och cykling och förbättring av infrastrukturen. Efter periodens slut väljs följande region till pilotprojektet. Villkoret för statens finansiering är att kommunerna i regionen också själva satsar på motsvarande sätt på marknadsföringen och utvecklingen av förhållandena för gång och cykling. I fortsättningen kan pilotobjektens erfarenheter och praxis utnyttjas i stor omfattning också i andra regioner.

Staten beviljar mer omfattande sporrande finansiering för uppgörande av planer för fotgängar- och cykeltrafik, planering av innovativa trafiklösningar som främjar gång och cykling och genomförande av åtgärder för marknadsföring av cykling. Källorna till finansiering är den normala planeringsfinansieringen för trafikledshållning och statsunderstöd för projekt för mobilitetsstyrning.

Kostnader/finansiering: Beror på tillgången till finansiering som kan användas till förbättring av infrastrukturen för gång och cykling samt på projektens innehåll och omfattning

Aktörer som griper tag i detta: Trafikverket

Medverkande åtminstone: KM, kommunerna och stadsregionerna, ELY-centralerna, Pyöräilykuntien verkosto

5 Och sedan?

5.1 Genomförandet av planen

Denna åtgärdsplan har uppgjorts i samarbete med många parter. I anslutning till varje åtgärd lämnas ett förslag på den part som ska initiera åtgärden. Planen kan omsättas i praktiken inom ramen för statens och kommunernas egna verksamhetslinjer och program samt på olika nivåer inom planeringen, till exempel inom trafiksystemplaneringen.

I anslutning till varje åtgärd nämns även det eventuella behovet av tilläggsfinansiering. Även om många åtgärder kräver finansiering, kan man genom att omrikta trafikpolitiken – både på det riksomfattande planet och lokalt – skapa förutsättningar för många åtgärder även inom ramen för de befintliga resurserna. I dag får gång och cykling endast en liten andel av trafikfinansieringen. Denna andel kan utökas, om det finns vilja. Samtidigt bör tyngdpunkten inom finansieringen av gång och cykling förflyttas från byggandet av nya leder för lätt trafik till förbättring av den befintliga trafikmiljön och till mobilitetsstyrning. Man måste också skapa förutsättningar att stödja sådan verksamhet inom den tredje sektorn som främjar gång och cykling.

Eftersom det finns många aktörer som ska förverkliga denna åtgärdsplan, behövs en grupp eller aktör som samordnar och följer upp hur åtgärderna i planen fortskrider. Enligt förslag skulle samordningen och uppföljningen av denna plan bli en fortlöpande uppgift för Trafikverket. Även de övriga befintliga nätverken och aktörerna bör kopplas till arbetet.

Väsentligt vid verkställandet av planen är att bedriva ett kontinuerligt främjande av gång- och cyklingspolitiken – att inte endast se program och projekt av engångskaraktär, utan ha ett längre perspektiv. Som exempel på detta kan nämnas Tyskland och Storbritannien, där gång- och cyklingspolitiken påminner om Finlands strategi och åtgärdsplan. Dessa länder har löst utmaningarna med att omsätta den omfattande strategin i praktiken och skapa engagemang för den på olika sätt. Ett gemensamt drag är att de bägge länderna gjort stora satsningar på detta: man har reserverat en tillräcklig finansiering för verkställandet av politiken och gjort en klar och tydlig ansvarsfördelning.⁵

- I Tyskland har man skapat en internetportal som gör det möjligt för det vidsträckta nätverket av aktörer att arbeta fortlöpande. Vid sidan av portalen har man grundat flera grupper i syfte att driva planen vidare: en rådgivande kommitté, en samlingsgrupp för förbundsregeringen, delstaterna och övriga organisationer, en tväradministrativ arbetsgrupp samt ytterligare över tio olika undergrupper, projektgrupper och tekniska kommittéer. Om genomförandet av planen publiceras dessutom regelbundet två nyhetsbrev till olika målgrupper.
- I Storbritannien har man grundat nya organisationer för främjandet av gång respektive cykling i samarbete mellan olika förvaltningssektorer och andra aktörer. De svarar för verkställandet av de strategiska riktlinjerna.

De flesta åtgärderna i programmet kräver ett kontinuerligt och långsiktigt arbete för att förändringar ska ske. För att de eftersträvarande förändringarna i fortskaffningssätten ska kunna uppnås, behöver genomförandet av åtgärderna inledas genast på bred front. Verkställandet av olika åtgärder tar olika tid i anspråk, och deras effekter framträder också enligt olika tidscykler.

- De snabbaste åtgärderna att verkställa är vanligen åtgärder som handlar om marknadsföring, ekonomiska incitament och annan mobilitetsstyrning, och de har också de snabbaste effekterna.
- Infrastrukturens kvalitetsnivå höjs ett objekt eller område i taget, och det dröjer också längre att åstadkomma en omfattande förändring på detta område.
- Förändringarna i markanvändningen och samhällsstrukturen är långsamma, men de har betydande effekter på längre sikt. Förändringar i servicenätverken kan delvis påverkas snabbare.
- Åtgärder i anslutning till finansiering, beslutsfattande och personalresurser kan verkställas snabbt, och de skapar förutsättningar för andra åtgärder.

	Kan genomföras		
	Snabbt	På lång sikt	Kontinuerligt arbete
Viktiga val			
Ändra på rutinerna och vanorna			
1. Främja gång och cykling på arbetsplatserna			
2. Ge trafikfostran och påverka valet av fortskaffningssätt på skolresorna			
3. Påverka valet av fortskaffningssätt på fritiden			
4. Ge information om möjligheterna och omständigheterna för gång och cykling			
5. Marknadsföra gång och cykling			
Använda tjänster och teknik som hjälp i vardagen			
6. Utveckla redskap och tjänster			
Rutten är klar			
Rätta lösningar på rätt ställe			
7. Lokala riktlinjer om fotgångar- och cykeltrafikens ställning			
8. Förnya planeringsinstruktionerna			
Göra resor till fots lockande			
9. Göra fotgängarmiljön attraktivare			
10. Bygga och utvidga promenadcentrumområdena			
11. Göra biltrafiken lugnare			
Göra cykling smidig genom bättre kvalitet			
12. Förbättra de befintliga cyklingslösningarna			
13. Höja kvaliteten på huvudlederna för cykling			
14. Bygga länkar som saknas			
15. Ordna kundparkering i stadscentra och i anslutning till tjänster			
Skapa fungerande resekedjor			
16. Ordna cykelparkering vid järnvägsstationer och resecentraler			
17. Ordna cykelparkering vid busstationer och busshållplatser			

18. Ordna möjligheter till transport av cyklar inom kollektivtrafiken			
Sätta ledhållningen i skick			
19. Sköta om trottoarernas och cykelbanornas skick			
20. Ordna bra sommar- och vinterunderhåll av trottoarer och cykelbanor			
Allt finns nära			
Bygga en stad för fotgängare och cyklister			
21. Planera och bygga en fotgängar- och cykelstad			
22. Bedöma detaljplanernas trafikkonsekvenser			
Bygga tjänsterna närmare			
23. Styra de kommersiella tjänsternas placering			
24. Bedöma de offentliga tjänsternas trafikkonsekvenser			
Införa förbindelserna och parkeringsarrangemangen i detaljplanerna			
25. Fotgängar- och cykeltrafikens kopplingar till planläggningen			
26. Fastställa normer för cykelparkering			
Systemet fungerar			
Engagemang och finansiering behövs			
27. Synliggöra gång och cykling i trafikplaneringen och trafikpolitiken			
28. Införa ekonomiska incitament för arbetsresor till fots eller med cykel			
29. Följa aktivt upp fotgängar- och cykeltrafiken			
30. Öka personalresurserna			
Trafikreglerna och trafikulturen blir ett stöd för målen			
31. Respektera övergångsställena			
32. Utreda utvecklandet av cyklingslösningarna			
Skrida till handling			
33. Det första steget: starta pilotprojekt			

5.2 Kostnader och finansiering

Finansieringen och finansieringssystemet måste reformeras

Statens finansiering av förbättringen av omständigheterna för gång och cykling har varit ringa under de senaste åren. Finansieringen av bastrafikledshållningen har inte räckt till detta, och inga andra finansieringskällor har funnits. Varje NTM-central har kunnat genomföra 1–2 nya ledprojekt för lätt trafik varje år. Kommunerna har i ökande omfattning också finansierat lättrafikleder längs landsvägarna. Kommunernas egna gatunät har ett relativt heltäckande nätverk av trottoarer och cykelbanor, och lederna på nya områden har i allmänhet byggts samtidigt med områdets övriga kommunal-teknik. Däremot har det inte funnits tillräckligt med finansiering för förbättring av förhållandena för gång och cykling i centrumområden, byggnad av direkta förbindelser som är fristående från gatunätet och höjande av huvudledernas kvalitetsnivå.

I enlighet med trafikpolitiken, som håller på att reformeras, borde statens investeringsfinansiering i trafiksektorn i fortsättningen i allt högre grad inriktas på små förbättringsåtgärder, inklusive projekt för främjande av gång och cykling. Möjliga modeller för att öka den statliga finansieringen av gång och cykling kan hittas både inom finansieringen av bastrafikledshållningen och inom finansieringen av utvecklingsprojekt:

- en allmän ökning av finansieringen av bastrafikledshållningen
- en i bastrafikledshållningen ingående separat temafinansiering för att förbättra infrastrukturen för gång och cykling
- en i bastrafikledshållningen ingående separat temafinansiering för att utveckla trafiksystemet i stadsregionerna med små, effektiva åtgärder, inklusive lösningar för gång och cykling
- ett utvecklingsprojekt (=ett s.k. investeringsprojekt som består av små åtgärder) för att förbättra infrastrukturen för gång och cykling
- ett utvecklingsprojekt (=ett s.k. investeringsprojekt som består av små åtgärder) för att utveckla trafiksystemet i stadsregionerna.

I stadsregionerna borde systemet för finansiering av trafiken och lagstiftningen utvecklas på så sätt att olika aktörers finansiering skulle kunna styras tillsammans, oberoende av förvaltningsgränserna, till objekt som är viktigast med tanke på helheten och målen. Detta skulle stödja särskilt förbättrandet av förhållandena för gång och cykling. En målinriktad lösning vore en finansieringsmodell av trafiksystemanslagstyp, där olika aktörer lägger sina pengar i en gemensam korg, därifrån man sedan finansierar objekt som väljs ut tillsammans.

Det är också viktigt att skapa förutsättningar för finansiering av marknadsföringen av gång och cykling och andra mobilitetsstyrningsåtgärder. Behovet av pengar är litet jämfört med byggnad och förbättring av infrastruktur. Statens sporrande finansiering har konstaterats vara ett bra sätt att också få kommunerna att delta i finansieringen av verksamhet av nya slag. Det är också möjligt att koppla in undervisnings- och idrottssektorer till finansieringen av marknadsföringen och mobilitetsstyrningen.

Vid sidan av statens och kommunernas finansiering behövs satsningar från företagssektorn särskilt på byggandet av fotgängarstaden, utvecklandet av städernas centrumområden, mobilitetsstyrningen på arbetsplatserna samt på utvecklandet och marknadsföringen av utrustning och redskap för gång och cykling. En viktig resurs som bör tillgodogöras är sakkunskapen och engagemanget i organisationerna och hos de övriga aktörerna i tredje sektorn.

Statens och kommunernas viktigaste behov av tilläggsfinansiering

- Tilläggsfinansiering för investering i gång och cykling i stadsregionerna. Huvuddelen av finansieringen borde inriktas på att förbättra de existerande lösningarna för gång och cykling och på att höja deras kvalitet (åtgärder 9, 10, 12 och 13) samt på att bygga leder som gör resor som görs till fots eller med cykel kortare (åtgärd 14). Staten borde delta bl.a. i byggandet av högklassiga huvudleder för cykling i pilotregioner, medan kommunerna borde inrikta sina satsningar särskilt på förbättring av cyklingsförhållandena och fotgängarmiljöerna i centrumområden. En del av statens tilläggsfinansiering kan öronmärkas för stadsregioner som väljs som objekt för modellkommun- eller pilotprojekt. Med hjälp av statens tilläggsfinansiering till stadsregioner kan den nuvarande ringa finansieringen av byggnad av leder för lätt trafik

som ingår i bastrafikledshållningen inriktas på projekt som genomförs i mindre regioner eller i enskilda kommuner. Även denna finansiering behöver utökas.

- Små åtgärder för att förbättra fotgängarmiljön och cyklingslösningarna (åtgärderna 9 och 12) och göra biltrafiken lugnare (åtgärd 11) kan också genomföras av staten exempelvis med finansiering som riktas till förbättring av trafiksäkerheten, om tilläggsanslag reserveras i budgeten för investeringsprojektet för små projekt för att förbättra säkerheten. Åtgärderna kan delvis genomföras också i anslutning till kommunernas och statens väghållnings- och gatubeläggningsarbeten. Entreprenadavtalen ska vid behov justeras på så sätt att små förbättringsåtgärder kan genomföras snabbt och flexibelt.
- Tilläggsfinansiering för att göra färdkedjorna smidigare, inklusive utveckling av busshållplatsernas fotgångar- och cykelförbindelser och utveckling av cykelparkeringen (åtgärd 17) samt förbättring av passagerarförhållandena, framkomligheten och cykelparkeringen i anslutning till järnvägsstationer (åtgärd 16). För statens är det ändamålsenligt att koppla denna finansiering till de övriga åtgärderna för att förbättra kollektivtrafikens infrastruktur. Kommunernas satsningar kan inriktas på utveckling hållplatserna i gatunätet och busstationerna samtidigt som landsvägshållplatserna utvecklas med statens finansiering.
- Statens tilläggsfinansiering av ett riksomfattande projekt för marknadsföring av gång och cykling som beretts av trafik-, idrotts- och hälsovårdsförvaltningen (åtgärd 5). Parter som deltar i ett gemensamt projekt för många aktörer kan rikta egen projekt- och evenemangsfinansiering och eget arbete till åtgärder som främjar kampanjen. Även organisationsfältet och andra aktörer i tredje sektorn ska kopplas kraftigt till verksamheten.
- Tilläggsfinansiering för övervakning av bilisternas skyddsvägsbeteende och tätortshastigheter (åtgärd 31).

VAD KOSTAR DET?

- Att bygga en ny led för fotgängare och cyklister som är fristående från körbanan kostar 200 000–400 000 euro per kilometer, beroende på omständigheterna och den målsatta nivån. Kostnaderna för en ny landsvägstunnel med trafikarrangemang är 300 000–900 000 euro.
- I en miljö av stadskaraktär påverkas kostnaderna för fotgångar- och cyklingsarrangemang bland annat av separeringen av fortskaffningssätten och de övriga trafiklösningarna.
- De existerande ledernas funktionalitet och säkerhet har på många ställen förbättrats till och med med mycket små åtgärder, men att bygga en högklassig kvalitetsled kan förutsätta att leden byggs om i sin helhet.
- Exempel på lönsamhetsberäkningar för gång- och cyklingsinvesteringar finns i kommunikationsministeriets publikation 32/2004 Allmän anvisning för konsekvensbedömning av gång- och cykeltrafik.

5.3 Uppföljning

Materialet för den riksomfattande uppföljningen av åtgärdsplanen bereds av Trafikverket. Trafikverket rapporterar till den av kommunikationsministeriet inrättade delegationen för persontrafik. Innan delegationens mandatperiod upphör, utser delegationen en annan part (t.ex. en uppföljningsgrupp som grundas separat) som får ansvaret för att fortsätta uppföljningen av åtgärdsplanen i stället för delegationen.

Uppföljningen är uppdelad i två helheter:

a) Uppföljning av förverkligandet av åtgärderna

Förverkligandet av åtgärderna följs upp årligen. I mitten av planeringsperioden, dvs. 2016, görs upp en mellanrapport om förverkligandet av åtgärderna som är mer omfattande än den årliga uppföljningen. Eftersom förverkligandet av respektive åtgärd beror på de ansvariga parternas resurser, är det inte möjligt att lägga fram någon mer detaljerad tidtabell för åtgärderna här. Åtgärdsplanen justeras vid behov utifrån den årliga uppföljningen och mellanrapporten, och berörda parter avtalar om åtgärder med vilka verkställandet av planen effektiviseras.

För att stöda kommunernas och de övriga parternas arbete behöver man också samla ihop information och praktiska exempel på åtgärder som förverkligats under olika teman. Informationen kan delas ut exempelvis på Internet, varvid det lönar sig att utnyttja befintliga webbplatser (webbplatsen för mobilitetsstyrning, webbplatserna för Pyöräkuntien verkosto osv.).

b) Uppföljning av uppnåendet av målen

Nedan presenteras ett förslag om riksomfattande indikatorer för uppföljning av de strategiska målen. Förändringar kan följas upp med 1–5 års intervaller beroende på indikator. Dessutom är det möjligt att regionalt eller lokalt använda andra trafiksystemindikatorer som också visar hur populariteten av och förutsättningarna för gång och cykling utvecklas. I anslutning till uppgörandet av planeringsperiodens mellanrapport 2016 övervägs också behoven att reformera de uppställda målen.

Ett effektivt arbete för att främja gång och cykling kräver att verksamhetens resultat kan utvärderas. För närvarande samlas emellertid inte kontinuerliga uppföljningsdata in för alla föreslagna indikatorer. Därför har den riksomfattande uppföljningsgruppen till uppgift att ordna insamlingen av de indikatoruppgifter som behövs på ett ändamålsenligt sätt.



Mål: Gång- och cykeltrafiken ökar med 20 procent

Indikator 1: Mängden resor som görs till fots och med cykel och deras andel av fortskaffningssätten

- Uppföljningsdatan fås från persontrafikundersökningen, som görs vart femte år. Regionalt kan utvecklingen följas upp med stadsregionernas trafikundersökningar, men sådana undersökningar har gjorts och görs endast i de största stadsregionerna och även där med flera års intervaller. Riktgivande regional information fås via fotgänger- och cyklisträkningarna, om kommunernas räkningssystem utvecklas exempelvis i enlighet med den anvisning som publiceras 2011 (Trafikverket och Kommunförbundet).

Mål: Ökad uppskattning och motivering

Indikator 2: Antalet och (befolknings)andelen av regioner/kommuner som har en godkänd strategi eller godkända strategier för gång och cykling

- Strategin kan vara separat eller ingå exempelvis i trafiksystemplanen, planen för hållbar trafik eller klimatstrategin. Uppföljningsdatan ska samlas in separat.

Mål: Korta avstånd och en trivsamt och trygg trafikmiljö

Indikator 3: Utvecklingen av reseprestationen och de genomsnittliga avstånden för olika fortskaffningssätt och kategorier av resor

- Uppgifterna på det riksomfattande planet fås från persontrafikundersökningen och regionalt från stadsregionernas trafikundersökningar. Längden på arbetsresorna fås årligen från uppföljningssystemet för samhällsstrukturen både på riksnivå och regionalt.

Indikator 4: Utvecklingen av befolknings- och arbetsplatsmängderna, arealen samt befolknings- och arbetsplatstätheten i tätorter och olika stadsstrukturzoner i centrala stadsregioner och i hela landet

- Uppföljningsdatan fås årligen från uppföljningssystemet för samhällsstrukturen både på riksnivå och regionalt.

Indikator 5: Utvecklingen av antalet och andelen barn som omfattas av skoltransporter i hela landet och lokalt

- Uppföljningsdatan för hela landet fås från Utbildningsstyrelsen, lokalt från kommunerna.

Indikator 6: Antalet och (befolknings)andelen av stadsregioner/kommuner som har en plan över det målsatta nätverket för cykelleder

- Planen kan vara separat eller uppgjord exempelvis i anslutning till generalplanen. Uppföljningsdatan ska samlas in separat.

Indikator 7: Medborgarnas tillfredsställelse med förhållandena för gång och cykling samt deras upplevelse av trygghet

- Uppföljningsdatan fås på riksnivå från Trafikverkets kundundersökning, som görs med 2–3 års intervaller, lokalt t.ex. från trafiksäkerhetsenkäterna eller från enkäter som görs i anslutning till planerna för hållbar mobilitet.

Indikator 8: Utvecklingen av antalet omkomna eller skadade fotgängare och cyklister

- Uppföljningsdatan fås från Statistikcentralens statistik över olycksfall i vägtrafiken.

Mål: Vilja och samarbete, omriktad finansiering, lagändringar och tillräcklig uppföljning

Indikator 9: En beskrivning av personalresurserna för ärenden som gäller gång och cykling på olika nivåer inom statsförvaltningen och i kommunerna

- Uppföljningsdatan ska samlas in separat.

Indikator 10: En beskrivning av behandlingen, betoningarna och resursfördelningen i anslutning till gång och cykling i den kommunala och statliga trafikförvaltningens aktuella strategiska planer (inklusive trafiksystemplaner) och dokument som styr verkställandet (verksamhets- och ekonomiplaner, budgetar, resultatstyrning)

- Uppföljningsdatan ska samlas in separat.

Indikator 11: Den årliga statliga och kommunala finansieringen som används för främjande av gång och cykling och utveckling av infrastrukturen samt centrala resultat (bl.a. längden på byggda och förbättrade leder)

- Uppföljningsdatan ska samlas in separat. För statens del finns uppgifter att få i trafikförvaltningens register.

5.4 Effekter

I vidstående tabell visas vilken effekt varje enskild åtgärd har på åtgärdsplanens kvantitativa huvudmål separat för gång och för cykling. Effektens storlek beskriver hur mycket åtgärden i fråga ökar antalet nya resor som görs till fots eller med cykel. Storleken beskrivs på skalan: ingen effekt, + viss effekt, ++ relativt stor effekt, +++ betydande effekt.

Denna riksomfattande granskning utgår från att åtgärder förverkligas på bred front i olika regioner. Effekterna på lokal nivå beror bland annat på vilket utgångsläge den aktuella regionen eller kommunen har inom främjandet av gång och cykling.

Viktiga val	Gång	Cykling	Den viktigaste målgruppen
Ändra på rutinerna och vanorna			
1. Främja gång och cykling på arbetsplatserna	++	++	personer i arbetsför ålder, anställda och kunder
2. Ge trafikfostran och påverka valet av fortskaffningssätt på skolresorna	++	++	barn, unga (årligen föds cirka 60 000 barn)
3. Påverka valet av fortskaffningssätt på fritiden	+	++	aktiva barn, unga och vuxna

4. Information om möjligheterna och omständigheterna för gång och cykling	+	+	alla kommuninvånare, nya invånare och anställda
5. Riksomfattande och lokal marknadsföring av gång och cykling	+++	+++	alla finländare, marknadsföringen till olika målgrupper ska planeras separat
Använda tjänster och teknik som hjälp i vardagen			
6. Utveckla och marknadsföra redskap och tjänster	+	++	personer i arbetsför ålder, seniorer, barnfamiljer
Rutten är klar	Gång	Cykling	Den viktigaste målgruppen
Rätta lösningar på rätt ställe			
7. Utfärda lokala riktlinjer om fotgångar- och cykeltrafikens ställning och planeringsprinciper	+++	+++	lokalt viktigaste målgrupper och -områden för gång och cykling
8. Förnya planeringsinstruktionerna	++	++	planerare, myndigheter
Göra resor till fots lockande			
9. Göra fotgängarmiljön attraktivare	+++	+	särskilt de som bor och utträttar ärenden i fotgångarzonerna
10. Bygga och utvidga promenadcentrumområdena	++	+	de som bor och utträttar ärenden i centrumområden
11. Göra biltrafiken lugnare	++	+	de som bor och utträttar ärenden i tätortsområden, barn, seniorer
Göra cykling smidig genom bättre kvalitet			
12. Förbättra de befintliga cyklingslösningarna	+	+++	de som bor i tätortsområden
13. Höja kvaliteten på huvudlederna för cykling	+	+++	personer i arbetsför ålder i stadsregioner och stora tätorter
14. Bygga länkar som saknas	+	++	de som bor och utträttar ärenden i centrumområden, invånare i tätortsområden
15. Ordna kundparkering i stadscentra och i anslutning till tjänster	<i>ingen effekt</i>	++	arbets-, studie-, butiks- och ärenderesor till centrumområdet och betjäningställen
Skapa fungerande resekedjor			
16. Ordna cykelparkering vid järnvägsstationer och resecentraler	<i>ingen effekt</i>	+	invånare i Helsingfors pendlingsområde samt studerande, affärsresenärer samt övriga huvudsakliga användargrupper inom fjärrtrafiken på järnväg
17. Ordna cykelparkering vid busstationer och busshållplatser	<i>ingen effekt</i>	+	personer i arbetsför ålder och studieåldern i stadsregionerna
18. Ordna möjligheter till transport av cyklar inom kollektivtrafiken	<i>ingen effekt</i>	+	invånarna i Helsingforsregionen, turister
Sätta ledhållningen i skick			
19. Sköta om trottoarernas och cykelbanornas skick	+++	+++	personer i arbetsför ålder, seniorer, alla invånare
20. Ordna bra sommar- och vinterunderhåll av trottoarer och cykelbanor	++	++	personer i arbetsför ålder, seniorer, alla invånare

Allt finns nära	Gång	Cykling	Den viktigaste målgruppen
<i>Bygga en stad för fotgängare och cyklister</i>			
21. Planera och bygga en fotgängar- och cykelstad	+++	+++	alla resekategorier och invånargrupper
22. Bedöma detaljplanernas trafikkonsekvenser	+	+	alla resekategorier och invånargrupper beroende på planläggning
<i>Bygga tjänsterna närmare</i>			
23. Styra de kommersiella tjänsternas placering	+++	+++	butiksresor
24. Bedöma de offentliga tjänsternas trafikkonsekvenser	++	++	ärende-, skol-, studie- och fritidsresor
<i>Införa förbindelserna och parkeringsarrangemangen i detaljplanerna</i>			
25. Införa gång- och cykelförbindelserna i general-, detalj- och landskapsplanerna	++	++	alla resekategorier och invånargrupper
26. Fastställa normer för cykelparkering	<i>ingen effekt</i>	++	nya bostadsområden och tjänster, nybyggnad
Systemet fungerar	Gång	Cykling	Den viktigaste målgruppen
<i>Engagemang och finansiering behövs</i>			
27. Synliggöra gång och cykling i trafikplaneringen och trafikpolitiken	+++	+++	beredande tjänstemän, beslutsfattare, den allmänna opinionen
28. Införa ekonomiska incitament för arbetsresor till fots eller med cykel	++	++	personer i arbetsför ålder
29. Följa aktivt upp fotgängar- och cykeltrafiken	+	+	beredande tjänstemän, beslutsfattare, den allmänna opinionen
30. Öka personalresurserna	+	+	alla finländare
<i>Trafikreglerna och trafikulturen blir ett stöd för målen</i>			
31. Respektera övergångsställena	++	+	barn, seniorer, alla finländare
32. Utreda utvecklandet av cyklingslösningarna	<i>ingen effekt</i>	++	boende i centrum- och tätortsområden
<i>Skrida till handling</i>			
33. Det första steget: starta pilotprojekt	++	++	lokalt alla resekategorier och invånargrupper, den allmänna opinionen

6 Processen för uppgörandet av planen samt växelverkan

I styrgruppen för arbetet har utöver Trafikverket, som är arbetets beställare, medverkat representanter för ELY-centralerna, kommunikationsministeriet, miljöministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Pyöräilykuntien verkosto ry, Motiva och Helsingforsregionens trafik samt representanterna för städerna Tammerfors, Uleåborg, Lahtis, Kuopio och Raumo.

I skedet för identifiering av spetsåtgärderna ordnades fyra regionala heldags-evenemang. Till evenemangen inbjöds kommunerna och andra lokala myndighetsaktörer och organisationer i regionen för att identifiera spetsåtgärder som gör det möjligt att uppnå tillväxtmålen för gång och cykling. Evenemangen ordnades i Uleåborg (11.1.2011), Kuopio (12.1.2011), Helsingfors (14.1.2011) och Tammerfors (18.1.2011).

Efter den preliminära identifieringen av spetsåtgärderna intervjuades representanter för följande aktörer:

- Miljöministeriet
- Social- och hälsovårdsministeriet
- Trafiksäkerhetsverket
- Kommunikationsministeriet och Trafikverket; trafiksäkerhet
- Motiva, kommunikationsministeriet och Trafikverket: mobilitetsstyrning
- Undervisnings- och kulturministeriet, Finlands Idrott samt programmet I form för livet: idrott, motion och fritidsaktiviteter
- Trafikverket och Helsingforsregionens trafik: kollektivtrafiken och färdkedjorna
- Kommunförbundet och Trafikverket: åtgärder inom kommunsektorn; planeringsinstruktioner
- Tammerfors tekniska universitet, projektet Pyöräily ja kävely osaksi liikennejärjestelmää

Dessutom gjordes telefonintervjuer med följande parter:

- Trafikverket: väghållning
- cykelindustrins representanter

Följande parter ombads skicka kommentarer per e-post:

- Utbildningsstyrelsen
- Ung i Finland rf.
- Kommunförbundet: väghållning
- Invalidförbundet
- de 15 största städerna

Dessutom har planen presenterats under beredningsprocessen för många olika samarbetspartner och intressentgrupper.

Åtgärdsplanen skickades på remiss till 145 parter, av vilka omkring hälften gav ett utlåtande.

Källor

¹ Nationell åtgärdsplan för gång och cykling 2020. Kommunikationsministeriets program och strategier 4/2011.

² <http://www.vn.fi/hallitus/hallitusohjelma/pdf332889/fi.pdf>

³ Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi. Kalle Vaismaa, Jorma Mäntynen, Pasi Metsäpuro, Terhi Luukkonen, Tuuli Rantala och Kaisa Karhula. Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto, 2011.

⁴ Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa. Maijala Hanna-Mari (red.). Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243. Liikunnan ja kansanterveyden edistämistätiö LIKES, 2011.
http://www.kki.likes.fi/pages/UserFiles/File/Materiaalit/pyorailyselvytyks_netti.pdf

⁵ Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa. Taustaa Suomen toimintalinjatyölle. Kommunikationsministeriets publikationer 11/2010.

⁶ Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa. Taustaa Suomen toimintalinjatyölle. Kiiskilä Kati. Kommunikationsministeriets publikationer 11/2010.

⁷ Finländarnas fysiska aktivitet och kondition 2010 – Nuläget och utveckling av hälsofrämjande motion. Pauliina Husu, Olavi Paronen, Jaana Suni, Tommi Vasankari. Social- och hälsovårdsministeriets publikationer 2011:15. Se även Kansallinen liikuntatutkimus 2009-2010. Finlands Idrotts publikationsserie 7/2010.

⁸ Motion – en möjlighet för välfärdspolitik. Lägesrapport och utveckling av hälsofrämjande motion i Finland 2006. Mikael Fogelholm, Olavi Paronen, Mari Miettinen. Social- och hälsovårdsministeriets rapporter 2007:1.

⁹ Klimatpolitiskt program för kommunikationsministeriets förvaltningsområde 2009–2020. Kommunikationsministeriets program och strategier 2/2009.

¹⁰ Den nationella persontrafikundersökningen 2004–2005. <http://www.hlt.fi/>

¹¹ Nationell åtgärdsplan för gång och cykling 2020. Kommunikationsministeriets program och strategier 4/2011.

¹² The secret of winter cycling's success in Oulu. Kiiskilä Kati, Ylinampa Jaakko. VELOCITY GLOBAL 2010. Copenhagen, June 22–25, OH-serie.

¹³ Parallell användning av olika fortskaffningssätt och potential för övergång till andra fortskaffningssätt. Voltti Ville och Karasmaa Nina. Kommunikationsministeriets publikationer 21/2006.

¹⁴ Kuopio 2015 – Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki. Kosonen Leo. Suomen ympäristö 36/2007. Miljöministeriet 2007.

-
- ¹⁵ Cyklisters personskador i trafiken och Fotgängares personskador i trafiken. Trafikskyddets statistiska översikter 10.2.2011 och 22.2.2011.
- ¹⁶ Cykelräkningar 2009. Trafikkontoret. Stockholms stad.
- ¹⁷ Resandet på fritiden. Kalenoja Hanna, Kiiskilä Kati, Heikkilä Kimmo. Vägförvaltningens utredningar 28/2009.
- ¹⁸ 10 teesiä ja 100 lupausta. Manifesti lasten ja nuorten liikkumisesta. Nuori Suomi och Demos Helsinki 2011. <http://www.demos.fi/files/Liikkumismanifesti.pdf>
- ¹⁹ Trafiksäkerhet vid shared space. Vägverket. December 2007.
- ²⁰ Pysy pystyssä -kampanja tiedottaa: Lisää pitoa jalankulkuun. Kampanjen mot hemolycksfall http://www.kotitapaturma.fi/sivu.php?artikkeli_id=259, 30.4.2011.
- ²¹ Autoriippuvainen yhdyskuntarakenne ja sen vaihtoehdot. Kanninen Vesa, Kontio Panu, Mäntysalo Raine, Ristimäki Mika (red.). Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 101, Espoo 2010 samt Ristimäki Mika, Kalenoja Hanna och Tiitu, Maija: Samhällsstrukturs zoner. Zonkriterier, områdesprofiler och trafikvanor. Kommunikationsministeriets publikationer 15/2011.
- ²² Autoriippuvainen yhdyskuntarakenne ja sen vaihtoehdot. Kanninen Vesa, Kontio Panu, Mäntysalo Raine, Ristimäki Mika (red.). Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 101, Espoo 2010.
- ²³ Se t.ex. ERA 17 - Energiaviisaan rakennetun ympäristön aika 2017. Martinkauppi Kirsi (red.). Miljöministeriet, SITRA och TEKES. Helsingfors 2010.
- ²⁴ Tillgänglighet och servicebehov av de äldre. Ruonakoski Annamari, Somerpalo Sakari, Kaakinen Juha, Kinnunen Riitta. Social- och hälsovårdsministeriets rapporter 11:2005.
- ²⁵ PRESTO Cycling Policy Guide. General Framework. 2010. <http://www.presto-cycling.eu/en/home>
- ²⁶ Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi. Kalle Vaismaa, Jorma Mäntynen, Pasi Metsäpuro, Terhi Luukkonen, Tuuli Rantala och Kaisa Karhula. Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto, 2011.

